الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
كلية العلوم الإقتصادية والتجارية
وعلوم التسيير
قسم العلوم التجارية

مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي

تخصص: إمداد ونقل الدولي

# دور النقل البحري للبضائع في تنمية الإقتصاد (ولاية مستغانم)

**إعداد الطلبة:**

عزروق سعاد

مرتاد حسناء

**إشراف الأستاذ:**

مكاوي محمد أمين

**السنة الجامعية:** 2020م- 2021م

بسم الله الرحمن الرحيم

# شكر وتقدير

اللهم لك الحمد ولك الشكر على كل

شئ

الشكر الموصول إلى استاذي الفاضل " مكاوي محمد أمين" الذي كان بمثابة المرشد الموجه لعملنا هذا فألف شكر لك .

الشكر لكل اساتذة قسم العلوم التجارية وبالأخص تخصص إمداد ونقل الدولي جامعة مستغانم لم يبخلو علينا بتوجيهاتهم وارائهم وونخص

الشكر المصول للجنة المناقشة.

والشكر إلى كل من ساعدنا في إتمام هذا العملو بكل المتواضع ولو بكلمة طيبة وإبتسامة صادقة

إهداء لها، من وثقت بها بي عندما لم أثق في ذاتي

من كانت معي من بداية الطريق إلى أخره، من إحتضنتني عندما نفر مني العالم.....

إلى أمي أطال الله في عمرها

إلى مثلي الأعلى، وسندي في هذه الحياة، أب أطال الله في عمره

إلى أخوني

كل العائلة الكبيرة عماتي وخلاتي وأعمامي وأخوالي

# الفهرس

# فهرس موضوعات


| الموضوع | الصفحة |
|---|---|
| اهداء | |
| شكر وعرفان | |
| فهرس الموضوعات | |
| مقدمة | أ |
| **الفصل الأول: عموميات تحول الترجمة** | |
| **المبحث الأول: عموميات حول التجارة الخارجية** | |
| تمهيد | 01 |
| 1- تعريف التجارة الخارجية | 02 |
| 2- أهمية التجارة الخارجية | 03 |
| 3- أسباب ظهور التجارة الخارجية | 04 |
| **المبحث الثاني: عموميات نحو النقل** | |
| 1- تعريف النقل | 06 |
| 2- أنماط النقل | 07 |
| 3-أهمية النقل | 08 |
| **المبحث الثالث:النقل البحري** | |
| 1- تعريف النقل البحري | 09 |
| 2- أهمية النقل البحري | 12 |
| 3- خصائص النقل البحري | 13 |

| | |
|---|---|
| **الفصل الثاني: عقد النقل البحري** | |
| **المبحث الأول: ماهية عقد النقل البحري للبضائع وتكوينه** | |
| **تمهيد** | 16 |
| **ماهية عقد النقل البحري للبضائع** | 16 |
| **خصائص عقد النقل البحري** | 19 |
| **تكوين عقد النقل البحري للبضائع** | 21 |
| **المبحث الثاني:إثبات عقد النقل البحري** | |
| **1- تعريف سند الشحن** | 23 |
| **2- اشكال سند الشحن** | 25 |
| **3- وظائف وثيقة الشحن** | |
| **المبحث الثالث: إلتزامات الناقل البحري** | |
| **1- إلتزامات الناقل البحري للبضائع في ميناء الشحن** | 28 |
| **2- إلتزامات الناقل البحري للبضائع في مرحلة البحرية** | 30 |
| **3- إلتزامات الناقل في ميناء الوصول** | 32 |
| **خلاصة الفصل** | 33 |
| **الفصل الثالث: النقل البحري بمستغانم (مؤسسة ميناء مستغانم )** | |
| **المبحث الأول: لمحة تاريخية حول مؤسسة ميناء مستغانم** | |
| **تمهيد** | 35 |
| **1- نشأة مؤسسة ميناء مستغانم** | 35 |
| **2- نشأة الميناء** | 37 |
| **3- أهداف وخصائص مؤسسة ميناء مستغانم** | 38 |
| **المبحث الثاني: الهيكل التنظيمي العام لمؤسسة ميناء مستغانم** | |
| **1- الهيكل التنظيمي العام لمؤسسة ميناء مستغانم** | 41 |
| **2- شرح الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم** | 42 |
| **3- دراسة حركة البضاعة بالميناء مؤسسة مستغانم** | 50 |
| **خلاصة الفصل** | 55 |
| **خاتمة** | 56 |
| **قائمة المصادر والمراجع** | |

# قائمة الأشكال و الجداول

## قائمة الأشكال


| الرقم | العنوان | الصفحة |
|---|---|---|
| 01 | الهيكل التنظيمي للمؤسسة ميناء مستغانم | 41 |


## قائمة الجداول


| الرقم | العنوان | الصفحة |
|---|---|---|
| 01 | تطور حجم البضاعة في الميناء | 50 |
| 02 | التجارة حسب العائلات | 50 |
| 03 | تجارة السيارات | 51 |
| 04 | تجارة بذورالبطاطا | 52 |
| 05 | تجارة الحاويات | 53 |
| 06 | مناطق التبادل التجاري الخارجي بالميناء | 53 |

# مقـــــدمة

**مقدمة:**

تعتبر عملية الإرتقاء في النمو الإقتصادي هدفا أساسيا لسياسة الدول الغقتصادية وخاصة النامية منها التي مازالت تعاني من الفقر والجهل والمرض وان السبب الرئيسي وراء ذلك هو عدم قدرتها على إستغلال مالديها من موارد طبيعية، بشرية ومادية.

الجزائر تقع ضمن مجموعة الدوب التب تحتاج لعملية الإنماء الإقتصادي ولها العديد من الموارد والإمكانيات التي يمكن إستغلالها والإعتماد عليها لتحقيق النمو الإقتصادي المنشود ومن تلك الإمكانيات التي يمكن إستغلالها والإعتماد عليها لتحقيق النمو الإقتصادي المنشود ومن تلك الإمكانيات النقل البحري الذي يلعب دورا فعالا في تحقيق النمو الإقتصادي وذلك نسبة لما تمتلكه الجزائر من موقع جغرافي مميز يمثل في إطلالته على البحر الابيض المتوسط ومجاورتها لبعض الدول الإفريقية التي ليست لها منافذ بحرية.

الجزائر من الأوائل التي إمتلكت أسطولا تجاريا في المنطقة الإفريقية وقد لعب الأسطول دورا مهما في خدمة الإقتصاد الجزائري ونموه وفي الفترات سابقة إلا أنه شهد تراجعا في الأونة الأخيرة مما إنعكس على أداءه على الموانئ الجزائرية.

وهدفنا من هذه الدراسة معرفة مدى تأثير النقل البحري على أداء الموانئ الجزائرية وذلك من خلال دراسة حالة ميناء مستغانم لمعرفة إمكانيات بلدنا في هذا القطاع والوسائل المسخرة لدمة هذا القطاع كما سنعمل من خلال دراسة ميناء على نظام عمله وأهدافه على المستويات المحلية والدولية وإنعكساته على المنطقة إقتصاديا وإجتماعيا.

وقد عملنا على تقسيم هذه الدارسة على ثلاث فصول كمايلي:

**الفصل الأول:** عموميات حول النقل والنقل البحري ، تحدثنا فيه عمن مفاهيم التجارة الخارجية ،وكذلك مفهوم عام النقل و أنماطه والنقل البحري مفهوم وأنواع وخصائص.

**الفصل الثاني:** درسنا فيه عقد النقل البحري ومفهوم سند الشحن وخصائصه وأهميته وإلتزامات الناقل .

**الفصل الثالث:** قدمنا في دراسة حالة مؤسسة ميناء مستغانم والذي هو جزء من نظام النقل البحري في الجزائر.

الإشكالية المطروحة لهذا الموضوع: مامدى مواكبة النقل البحري في الجزائر لتطوره التكنولوجي المتسارع في هذا المجال و كيف تستفيد الجزائر من موقعا الجغرافي المتميز في تحقيق النمو والتنمية الإقتصادية؟

**تهدف هذه الدراسة إلى:**

- ✓ التعرف على مساهمة النقل البحري في نمو الإقتصاد.
- ✓ تأثر أداء النقل البحري بالظروف السياسية والإقتصادية التي مرت بها الجزائر.

**أهمية الدراسة:**

- ✓ إثراء الجانب المعرفي في المجال وذلك لنذرة الدراسات والأبحاث في هذا الميدان
- ✓ تسليط الضوء على الدور الذي يمكن أن يلعبه النقل البحري في تحقيق النمو الإقتصادي والتحديات والمشاكل التي تواجه في الجزائر
- ✓ يعود أهمية البحث إلى الدور الذي يمكن أن يلعبه النقل البحري في حل بعض المشكلات الإقتصادية والإجتماعية التي تواجه دول العالم حيث يعتبر من أهم الروافد الإيرادية للدول التي لها القدرة على إمتلاك مثل هذا النوع من الخدمات بجانب ذلك يساهم في تخفيف معدلات البطالة.

**المنهج المتبع** في هذا الموضع في الفصل الأول عموميات حول النقل والنقل البحري والفصل الثاني عقد النق البحري منهج وصفي إستقرائي .

# الفـــــــــــصل الأول:

# عموميات حول النقل والتقل البحري

1. عمويات حول التجارة الخارجية

2. عموميات حول النقل

3. النقل البحري

- **تمهيد:**

تتعدد الأنشطة الإنسانية وتتنوّع، وتزداد باستمرار بازدياد التقدّم المعرفي والتقني، إلّا أنّ هناك بعض الأنشطة تبقى ثابتةً مع حدوث تغير في أشكالها؛ كالصناعة، والزراعة، والتجارة، تُعدّ التّجارة الخارجيّة من النشاطات الاقتصاديّة المهمة في العالم؛ حيث تعتمد عليها كافة الدول في أنظمتها الاقتصاديّة؛ ممّا يُساهم في توفير كافة الحاجات الاستهلاكيّة، فالتجارة هي عبارة عن عملية بيع وشراء للسلع أو الخدمات؛ بحيث يدفع المشتري تعويضاً للبائع، ويمكن أن تتم التجارة عن طريق تبادل السلع أو الخدمات بين الأطراف.

- المطلب الاول: تعريف التجارة الخارجية
- المطلب الثاني:أهمية التجارة الخارجية
- المطلب الثالث:أسباب ظهور التجارة الخارجية

**الفصل الاول: عموميات حول التجارة الخارجية**

## المطلب الأول : تعريف التحارة الخارجية

تعرفُ التجارةُ الخارجيّة وهي عبارةٌ عن مجموعةٍ من المعاملات المرتبطةِ بالقطاع التجاري العالمي، وتعتمدُ على وجودِ تبادلٍ للسلع بين الدول مما يساهمُ في تقديمِ الدعم المناسب للاقتصاد، وأيضاً تعرفُ التجارة الخارجيّة بأنها تطبيقٌ لاستراتيجيّةٍ تجاريّةٍ بين مجموعةٍ من الحكومات الدوليّة، والتي تساهمُ في تعزيز علاقاتِ التجارة معاً في كافةِ المجالات سواءً المرتبطة بالصناعة، أو الموارد الطبيعيّة، أو غيرها من مجالات التجارة الأخرى. هي انتقال السلع و الأفراد و رؤوس الأموال، تنشأ بين أفراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة أو بين حكومات و منظمات اقتصادية تقطن وحدات سياسية مختلفة، أو هي عملية التبادل التجاري في السلع و الخدمات و غيرها من عناصر الإنتاج المختلفة بين عدة دول، بهدف تحقيق منافع متبادلة لأطراف التبادل[1]

التجارة الخارجية عبارة عن مختلف عمليات التبادل التجاري الخارجي سواء في صور سلع أو أفراد أو رؤوس أموال بين أفراد يقطنون وحدات سياسية مختلفة بهدف إشباع أكبر حاجات ممكنة. و تتكون التجارة الخارجية من عنصرين أساسيين هما: الصادرات و الواردات

[1]محمد دياب، التجارة الدولية في عصر العولمة، دار المنهل البناني، لبنان، الطبعة الأولى 2010، ص09

- ✓ **تجارة التصدير:** تُشير هذه التجارة إلى النشاط الذي يتمّ بموجبه بيع البضاعة من داخل بلد ما إلى خارج حدودها.
- ✓ **تجارة الاستيراد:** تُشير هذه التجارة إلى النشاط التجاري الذي يتمّ بموجبه شراء البضاعة من بلد آخر وجلبها إلى البلد الموطن[1]

ومن هنا فإنّه يمكن تعريف التجارة الخارجية على أنها عمليّات الاستيراد والتصدير التي تمارسها دولةٌ معيّنة، والتي تربطها أيضاً مع الدول الأخرى؛ حيث تعتبر هذه التجارة هي التجارة الأهم من حيث نشر السلع بين الدول والأمم وتبادلها؛ إذ إنّ بعض السلع لا تتواجد في بعض المناطق، لهذا فمن يعيشون فيها يحتاجون إلى شراء هذه السلع من المناطق الأخرى التي تتواجد فيه[2].

**الفرق بين التجارة الداخلية و الخارجية:**

كل من التجارة الداخلية و الخارجية تكون نتيجة للتخصص و تقسيم العمل الذي يؤدي بالضرورة إلى قيام التبادل إلا أن هذا لا يمنع من وجود بعض الاختلافات بين التاجرتين تكمن فيما يلي:

- التجارة الداخلية داخل حدود الدولة الجغرافية أو السياسية في حين أن التجارة الخارجية على مستوى العالم.
- التجارة الخارجية تتم مع نظم اقتصادية و سياسية مختلفة في حين أن التجارة الداخلية في ظل نظام واحد.
- اختلاف ظروف السوق و العوامل المؤثرة فيه في حالة التجارة الخارجية عنها في حالة التجارة الداخلية.
- مرحلة النمو الاقتصادي في العالم ( الرواج، الكساد).
- وجود فرصة للتكتلات و الاحتكارات التجارية في حالة التجارة الخارجية.
- اختلاف النظم القانونية و التشريعات الاقتصادية و الضرائبية و الاجتماعية التي تنظم التجارة الداخلية عنها في التجارة الخارجية
- وجود عملة واحدة تقوم على أساسها التجارة الداخلية بينما تتعدد هذه العملات في حالة التجارة الخارجية[3]

[1] رشاد عصام حسام داود، التجارة الخارجية، الطبعة الأولى، مكتبة الإشعاع، مصر سنة 2000، ص6
[2] رشاد العصار وأخرون، التجارة الخارجية، دار المسيرة للنشر والتوزيع، الأردن، الطبعة الأولى 2000م، ص 12

## المطلب الثاني: أهمية التحارة الخارجية

تعد التجارة الخارجية من القطاعات الحيوية في أي مجتمع لما لها من أهمية تتمثل فيما يلي:

- ✓ تُعدّ التجارة الخارجيّة مقياساً لقدرات الدول على الإنتاج، والمنافسة في الأسواق العالميّة؛ بسبب اعتمادها على مُعدّلات الإنتاج المُتاح، وقُدرات الدول في الحصول على العُملات الأجنبيّة.
- ✓ تُعتبر التجارة الخارجيّة من المجالات الحيويّة في المجتمعات، سواء أكانت ذات بيئة اقتصاديّة ناميّة أو مُتقدمة؛ إذ تُساهم التجارة الخارجيّة في ربط الدول معاً، كما تُساعد على تعزيز القُدرة على التسويق؛ من خلال استحداث أسواق جديدة.
- ✓ تعتمد الدول على التّجارة الخارجيّة؛ من أجل زيادة رصيد العُملات الصعبة في حساباتها؛ بسبب اعتماد عمليات التصدير والاستيراد على استخدام عُملات مُتنوعة.
- ✓ تساعد على ربط مختلف الدول ببعضها البعض، ممّا يؤدّي إلى توثيق العلاقات بين مختلف بلدان الكرة الأرضية.
- ✓ تعمل على نقل التطوّر التقني الحاصل في دولةٍ إلى دولة أخرى مقابل أجور معيّنة في بعض الأحيان.
- ✓ تحقيق التوازنات السوقية المحلية[1].
- ✓ ارتفاع الدخل القومي، في حال ارتفاع نسبة الصادرات وتقليل نسبة الواردات.
- ✓ انتشار وشيوع مفهوم العولمة؛ فقد أصبح العالم قريةً صغيرة، وربّما أسهمت التجارة الإلكترونية في هذا المجال بشكل واضح وملحوظ؛ ففي بعض الأحيان يكون شراء سلعة ما من دولة معينة أسهل وأوفر من شرائها من الحيّ الذي يعيش فيه الفرد.
- ✓ توفير العديد من المنتجات الاستهلاكية للمستهلك المحلي؛ ممّا أدّى إلى إتاحة خيارات متعدّدة له، فصار قادراً على اختيار الأنسب لأنه لم يعد محصوراً بمنتجات محددة.
- ✓ في بعض الأحيان يكون استيراد سلعة ما أوفر بمرّاتٍ من تصنيعه محلياً، لهذا فقد أسهمت هذه التجارة في توفير السلع لبعض الدول بكلفةٍ أقل.

[1] طالب محمد عوض، التجارة الدولية: نظريات وسياسات، نشر بدعم من معهد الدراسات المصرفية، الأردن 1995، ص 14

- ✓ توفير العديد من فرص العمل التي تدرّ دخلاً جيّداً لا بل ممتازاً في بعض الأحيان، فمثلاً توسّعت الأعمال اللوجستيّة بشكل كبير نتيجة لازدياد معدلات التجارة الخارجية، ممّا خلق العديد من فرص العمل المختلفة مثل: فرص العمل في النقل البري، والبحري، والجوي، ومن خلال السكك الحديدية، وغيرها، عدا عن العمليّات المرتبطة بالشحن والنقل كالتأمين مثلاً[1].

**المطلب الثالث :أسباب ظهور التجارة الخارجية**

**1. أسباب ظهور التجارة الخارجية**

تتشارك دول العالم بين بعضها البعض مجموعةً من العلاقات الاقتصاديّة المُتنوِّعة، التي تبلورت بناءًلاعلى التّجارة الخارجيّة، وذلك بسبب فرضِ تأثيرها على الأسواق التجاريّة المحليّة والعالميّة، كما ساهمت التغيُّرات في الأسعار الخاصّة بالتّبادل التجاريّ الدوليّ في تعزيز فكرة التّجارة بين الدُّول؛ لتحقيق الأرباح الماليّة، ومن الممكن تلخيص أسباب ظهور التّجارة الخارجيّة وفقاً للآتي:[2]

- ✓ **الحاجة إلى وجود علاقات اقتصادية خارجية**

هي الحاجة التي ظهرت نتيجة عدم تكافُؤ توزيع الموارد التي تُشكّل العناصر الإنتاجيّة بين دول العالم، ومن الأمثلة عليها: ظروف المناخ، كطبيعة التُّربة، ودرجات الحرارة، ونوعيّة الأمطار، والموارد الرأسماليّة والبشريّة والمعدنيّة، ونوعيّة التكنولوجيا، والكفاءة الإداريّة، وغيرها من العناصر الاقتصاديّة المُؤثّرة على الظروف الإنتاجيّة للدول؛ حيث إنّ هذه الفروقات بين الدول تؤدّي إلى اختلافٍ قدراتها على توفير الخدمات والسِّلع، وتُؤثّر الحاجة هنا على رغبات الدول في الحصول على المنتجات؛ وذلك عن طريق استيرادها بالاعتماد على صادرات فائض إنتاج الدول الأُخرى؛ لذلك تُساعد التّجارة الخارجيّة كُلّ دولةٍ على الاستفادة من مواردها بكفاءةٍ.

- ✓ **التخصص الدولي**

هو التخصُّص المُرتبط بعدّةِ جوانبٍ، مثل: العوامل الجغرافيّة، كالتغيّرات المُناخيّة، واختلاف نوعيّة الموارد الطبيعيّة بين الدول وتوزيعها؛ لذلك لا تستطيع الدول الاعتماد على ذاتها بشكلٍ كُليّ في توفير حاجات سُكّانها؛ نتيجةً لتوزيع الثروات غير العادل بينها؛ ممّا يؤدّي إلى ضرورةِ تخصُّص كلّ دولةٍ في إنتاج أنواع معيّنة من السّلع، متوافقة مع

[1] طالب محمد عوض، التجارة الدولية: نظريات وسياسات، ص15
[2] رشاد العصار وأخرون، التجارة الخارجية، ص 35

إمكانيّاتها وطبيعتها وظروفها الاقتصاديّة؛ حيث تُصدِّر الدول عموماً المُنتجات ذات التكلفة القليلة محليّاً مُقارنةً بتكلفتها المرتفعة في الخارج، كما تستورد المُنتجات ذات التكلفة المُرتفعة محليّاً مقارنةً بتكلفتها القليلة في الخارج، ويُطلَق على هذه القاعدة الاقتصاديّة اسم الميّزة النسبيّة، التي اعتمد ظهورها على الاختلاف بين التكاليف.

✓ **التباين في مستويات استخدام تكنولوجيا الإنتاج بين الدول**

التبايُن في مستويات استخدام تكنولوجيا الإنتاج بين الدول هو الاختلاف والتفاوت في استخدام موارد الاقتصاد؛ إذ توصف ظروفالإنتاج بأنّها مرتفعة الكفاءة في ظلّ تطوّر مستويات التكنولوجيا، والعكس صحيح في حال انخفاض أو تراجع هذه المستويات؛ حيث تؤثّر على الإنتاج، ممّا يؤدّي إلى تراجع كفاءته، وعدم الاستفادة من الموارد الاقتصاديّة بأفضل الطُرق المُتاحة.

✓ **تعزيز التعاون في مجال العلاقات الاقتصادية الخارجية**

تعزيز التعاون في مجال العلاقات الاقتصاديّة الخارجيّة هو تأثير التعاون الدوليّ في تعزيز وجود تبادلات تجاريّة بين الدول؛ وخصوصاً في الظروف الاقتصاديّة الاستثنائيّة؛ ممّا يؤدّي إلى تقلّص حجم التعامل الاقتصاديّ الذي تنتج عنه قلّة العلاقات والروابط بين الدول، أمّا في الظروف الاقتصاديّة العاديّة وضمن أجواء التعاملات الطبيعيّة، فيُساهم التعاون الدوليّ بكافّة أنواعه وفي جميع المجالات بتقديم دورٍ مُهمٍّ؛ حيث يكون مصدراً قويّاً لتعزيز العلاقات الاقتصاديّة الحديثة، أو تطوير العلاقات القائمة، أو إعادة العلاقات السابقة مع الحرص على المساهمة في استمرارها.

✓ **تباين الأذواق حول مواصفات السلع**

هو تأثير المستهلكين على التجارة الخارجيّة؛ حيث يسعون في كلّ دولة يعيشون فيها للحصول على المُنتجات المُتميّزة بجودتها المُرتفعة؛ من أجل تحقيق أفضل الفوائد الممكنة منها، ويرتفع تأثير هذا العامل على التجارة الخارجيّة مع ارتفاع متوسط الدخلالخاص في الأفراد[1].

## 2. نشأة وتطور التجارة الخارجية

يعود الاهتمام في التجارة الخارجيّة إلى ظهور المدرسة التجاريّة في القرن السابع عشر للميلاد في قارة أوروبا؛ حيث اهتمّت في دراسة التجارة بصفتها من أهمّ مصادر

[1] رشاد العصار وأخرون، التجارة الخارجية، ص36

الثروات الخاصّة في الأُمم، وازداد الاهتمام في هذه المرحلة على تعزيز كمية الصادرات مقارنةً في كمية الواردات؛ من أجل المساهمة في زيادة تدفّق النقودللدول، كما تزامن مع هذه المرحلة الاهتمام في تقليل الواردات، وتوفير الحماية للسوق، وتخفيض التكاليف المترتبة على الأجور؛ بهدف دعم المنافسة الخارجيّة.

ظهرت في فرنسا في القرن الثامن عشر للميلاد مدرسة تجاريّة تُشير إلى أنّ المصدر الرئيسيّ للثروة مرتبط مع الإنتاج الزراعيّ، وأُطلق على هذه المدرسة اسم مدرسة الطبيعيين التي تُركز على الجهود الزراعيّة، وتختلف مع المدرسة التجاريّة في أفكارها، أمّا في بريطانيا ساهمت الثورة الصناعيّة في اعتبار الإنتاج المصدر الأساسيّ للثروة؛ وهو ما أشار له عالم الاقتصاد والمُفكّر آدم سميث في كتاب ثروة الأُمم، أمّا المُعالجة الفكريّة والدراسيّة الأولى لفكرةِ التّجارة الخارجيّة تعود بشكلٍ رئيسيٍّ إلى العالم الاقتصاديّ ريكاردو؛ عن طريق اهتمامه بوضع نظرية الميّزة النسبيّة، وتشير إلى أن التكاليف المترتبة على العمل هي المصدر الأساسيّ للتبادل الداخليّ، والممتد لاحقاً إلى التبادل الخارجيّ.[1]

**الفصل الثاني: عموميات نحو النقل**

**المطلب الأول : تعريف النقل**

هو نشاط خدمي ينتج منفعة في المكان والزمان بواسطة شخص طبيعي او معنوي يضمن التحويل الفيزيائي للأشخاص والبضائع في مجال معين من مكان لأخر على متن مركبة معدة لهذا الغرض ولمسافة معينة.[2]

من خلال بعض الملخصات هذه التعريفات التي قدمها باحثون ينتمون إلى مختلف المدارس أن تناولوا فيها نشاط النقل بإعتباره أحد اشكال الفعاليات البشرية والمرتبطة بمستويات متنوعة من التنظيم والتقنيات المختلفة وإذا ننشعل التعريفات فهي تسمح بإنتاح عدد مؤشرات الرئيسية التي تناولها هؤلاء الباحثون والتي يمكن أن تكون مجموعة لإطار الواسه والشامل لتعريف النقل ومن هذه المؤشرات نذكر:

1. ربط مراكز الإنتاج بمراكز الإستهلاك والعكس
2. الربط بين مناطق الوطن المختلفةذ
3. توسيع نظاق العمران وتوسيع السوق الوطنية

[1] محمد السريتي، التجارة الخارجية، الدار الجامعية مصر، 2009م، ص 30
[2] أحمد موسى حسني، النقل الدولي للبضائع، دار وائل للنشر والطباعة، الأردن 1924 ص 05

4. إعتبار النقل فعالية إنتاجية وخدمية أيضا
5. كونه وسيلة وقد تكون هدفا بحد ذاته أحيانا
6. كونه ذا موقع خاص ومميز في تصنيف النشاط الغقتصادي للمجتمع وفي التركيب القطاعي للإقتصاد.
7. كونه كمقياس للتقدم القتصادي والحضاري للدول
8. يندرج ضمن قطاع الخدمات وحو مكمل لمختلف القطاعات.[1]

**المطلب الثاني: أنماط النقل :**

ينقسم النقل إلى أنماط مختلفة ولكل نمط مميزات خاصة به يتحدد بطبيعة الجغرافية للوسائل المستعملة فيه ويمكن عرضها فيمايلي:

**1. النقل البري**

**أ. النقل البري بالسيارات**

هي تلبية جاحات النقل سواء كان ذلك بالنسبة لنقل الافراد أو البضائع، ان أهمية النقل بالسيارات تأتي من خلال الترابط السهل والسريع مابين المناطق الجغرافية المتأثرة والتي يصعب الكثير من الأحيان على وسائل أخرى يفي تحقيق عملية الإتصال بنفس المرونة الت تتمتع بها السيارات عن تطور النقل بالسارا يجب أن يواكبه تخطيط وتطوير الطرق لتوفير إنسانية سليمة بحيث إتجهت الدول إلى تطوير وتحديث شبكات النقل كي تحصل على كفاءة اعلى في العملية الإنتاجية والإجتماعية التي تحققه السيارة.

**ب.النقل بالسكك الحديدية**

تبرز أهمية النقل بالسكك الحديدية ن خلال قدرتها الكبيرة على نقل الحولات الثقيلة والمسافات بعيدة وبسرعة واضحة تفوق الكثير من الوسائل الاخرى حيث بلغت سرعة بعض القطارات كما تبرز أهمية السكك من خلال تأثيرها المباشر في توريع السكان وإيجاد التجمعات الحضرية الكبيرة جراء مرور شبكات السكك فيها وكما نلاحظ ذلك في العديد من الدول الاروبية الصناعية التي نمت وإزدهرت جراء وجود السكك الحديدية فيها.[2]

[1] سميرة إبراهيم أيوب، إقتصاديات النقل، دار الجامعة الحديدة، الإسكندرية، مصر 2002 ص28

### 2. النقل البحري:

يعتبر النقل البحري من أولى الوسائل التي إستخدمها الإنسان في التنقل إذ أن المجاري المائية متوفرة بصورة طبيعية وبشكل كبير مما ساعد على إستخدام في التنقل ولمسافات طوال وخصوصا إنها لا تحتاج إلى جهد طبير في إستخدام الزوارق الخشبية في الأنهار بالرغم من إشكالها البداية إن أن الثورة الكبرة في ميدان صناعة النقل البجري قد جدثت بعد إختراع المحرك البخاري وغستخدامه في الزوارق،وإستمرت الإختراعات في بناء السفن على إختلاف أنواعها حتة وصلت قدرة بعض السفن عللا نقل 2-3 ملايين طن من البضائع لعل السر في الإهتمام بإستخدام هده الوسيلة في النقل هو الإنخفاض الكبير في التكاليف التي تتحملها البضائع جاء إنتقالها لمسافات بعيدة وخاصة عند الإنتقال من قارة إلى أخرى.

### 3. النقل الجوي:

إن النقل الجوي في الوقت الحاضر ليس فقط واسطة النقل بين القارات والبلدان إنما أيضا بين المدن في البلد الواحد، على أن أهمية النقل بالطائرة لا تقف عند الأفراد فقط يب نقل البضائع ايضا جيث يعتقد بعض المرقبين بأن الحجم البضائع المنقولة بواسطة الطائرة سيفوق حجم المسافرين من جهة ويفوق حجم البضائع على مجمل الحركة الإقتصادية.[1]

## المطلب الثاني: أهمية النقل

بدات تبرز أهمية النقل منذ العصور القديمة فقد سافرت القوافل التجارية في العصور التي سادت فيها المقابضة لتحميل السلع من مكان لأخر وظهرت النفوذ وإنتشرت كطريقة للتبادل أدت إلى توسيع الطلب على السفر واصبح التجار بحاجة إلى إكتشاف وجلب السلع الجديدة إلى بلادهم وبظهورالثورة التكنولوجية في النقل والإتصالات ساهمت في التقدم الفني لوسائل النقل وسمح لها بأن تتحدى وتتجاوز عقبات أثيرة من بينها الظروف الطبيعية الحغرافية لبعض المناطق المسافات الظيولة والبعيدة التي تفصل عن منظقة أخرى

فساهم التقدم التكنولوجي في وسائل النقل إلى سهولة إحتكاك الأفراد والمجتمعات ببعضها البعض ومكنها من تبادل الخبرات والمعارف المختلفة بسرعة طبيرة وتأتي أهمية النقل في الحياة الفرد والمجتمع من زاويتين:

[1] سميرة إبراهيم أيوب، إقتصاديات النقل، ص45

**الزاوية الأولى:** تعتبر وسائل النقل عامل محدد له أهمية قصوى في تحديد إختبار الأفراد واسرهم للمكان لدى يقطنون فيه ومكان العمل

**الزاوية الثانية:** تأثر وسائل النقل بدرجة وأخرى على لقدرات الشخصية تدخا تكاليف نقل السلع في اسعار بيعها ومن جهة أخرى تؤثر تكاليف نقل المواد الخام في أسعار البيع المنتجات النهائية ويوضح ذلك المرور الفعال التي تلعبه وسائل النقل في دائرتي الإنتاج والتوزيع.[1]

**المبحث الثالث: النقل البحري**

**مطلب الأول: تعريف النقل البحري**

**1. تعريف النقل البحري**

هنالك العديد من التعريفات للنقل البحري في الأدب الإقتصادي،يتفق معظمها في أن النقل عملية متكاملة تشمل حركة السلع وعناصر الإنتاج مثل العمل ورأس المال، فقد عرف مارشال MARCHALالنقل على أنه حركة الأفراد والاشياءمن مكان إلى أخر، وأوضح أنه يمثل إحدى النشاطات الهامة في كل مرحلة من مراحل التطور الحضاري.[2]

إما بونفياBONAV IA فقد أوضح أنه يمثل جزء من البناء العام للطواهر الغثتصادية وظيفة أساسية هي خلق المنفعة المكانية عن طريق نقل السلع والخدمات من مناطق تكون منفعتها الحدية فيها ضعيفة إلى مناطق أخرى تكون فيها منفعتها الحدية مرتفعة نسبيا[3].

1. يعرف النقل البحري بأنه صناعة إقتصادية تعتمد علة نظام تكنولوجي دقيق يتحدد فيه مستوى صناعة منتجات النقل ومستوى تشغيل هذه المنتجات طيفية إدارتها لتحقيق الفائدة العظمى للقطاعات الإقتصاد الأخرى.[4]
2. يعرف نشاط البحري بأنه نشاط إنتاجي من حيث مايضمنه للسلعة المنقولة من منفعة إقتصادية "مكتنية وزمانية" وذلك بنقلها من مكان لأخر، كما يعد نشاطا توزيعا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل والتوزيع للسلع والخدمات على كافة المستويات المحلية والإقليمية والدولية.

[1] أحمد موسى حسني، النقل الدولي للبضائع، ص 42
[2] مختار السويفي، إقتصاديات النقل البحر، دار الجامعات المثرية 1998م، ص 2
[3] bonvaiK the economes of the tronsport cambridge universite personnel 1936
[4] عثمان إبراهيم السيد، قضايا النقل في السودان، مركز الدراسات السرق الأوسط وإفريقيا، 2004 م، ص24

3. ويمكن تعريف النقل البحري من خلال المحاور الرئيسية التي تسهم في تقديم خدمات النقل البحري وتشمل كل من السفينة وساحات بناءها والسماسرة الذين يعملون في مجال تقديم خدمات النقل البحرية فضلا عن الموانئ والشركات الشحن والتفريغ ومايرتبط بنشاطها من نقل وتخظين وإضافة إلى شركات التأمين البحري.
4. يمكن التوسيع في تعريف النقل البحري ليشمل كافة الهيئات والمؤسسات التي يرتبط نشاطها الأساسي وبخدمات النقل البحري بصورة مباشرة وغير مباشرة، النقل هو تلك العملية التي تتولد من خلال مايعرف بالمنفعة المكانية في الغقتصاد وهو عملية مهمة للإنتاج وعليه يقوم التبادل.

يعتبر النقل البحري من بين ركائز التمية الإقتصادية لمختلف دول العالم، حيث يساهم في نقل بنسبة قدرت 75 بالمئة من التجارة العالمية نظرا للميزات العديدة التي تمتاز بها في نقل كميات كبيرة من السلع والخدمات والبضائع وبأقل تكلفة مقارنة مع وسال النقل الأخرى زطذلك يساهم في تخزين ميزان المدفوعات لتلط الدول ويسعى إلى إزدهار المدن التي تقع على البحار من خلال بناء المشاريع البحرية كموانئ وأحواض بناء السفن الملاحية والمصانع وغيرها من ذلك.

### 1. نشأة النقل البحري

تعد وسائل النقل المائي من أقدم الوسائل التي إستخدمها الإنسا ن في نقل وتحريك إحتياجاته، فلو راجعنا بالتاريخ للوراء حيث الإنسان اللأول ربما لأتخيل كيف إكتشف الإنسان البدائي الوسيلة الأولى في تقل المائي، ذلك عندما وضع حيوان إصطاد فوق جذع شجرة عائم كانت تحمله المياه في إتجاه التيار فإستغل هذا الجذع وبعد ذلك قام بربط جذعين أو أكثر بحبلين من لحاء الأشجار وهكذا إستطاع الإنسان أن يستخدم الطبيعة من حوله نجد أن هذا القارب قد زكلازاةظهر إلى الوجود واستعمله الإنسان لينقل عليه قبل إستعمال الحيوانات لنقل الحمولات، وقد إستخدمت الأنهار وغيرها من المجاري المائية في النقل منذ زمن بعيد لهدوء مياهها وتحركها في إتجاه واحد بصورة بظيئة شبه منتظمة مما شجع الإنسان على ركوبها منذ القديم العصور وبأبسط الوسائل واكبر جليل عللا ذلك على ماجاء به المقريزيفي كتابه الخطط بان- مصرايم بن حايم – أول من قام ببناء موكب بعد الطوفان الذي كان في عهد نوح عليه السلام.[1]

[1] طارق عبد الفتاح ،إقتصاديات النقل السياسي، المؤسسة جورس الدولية للطباعة والنشر، مصر 2010م، ص 120

وكان ركوب البحر في العصور القديمة يشكل مغامرة فير محمودة العواقب لعدم معرفة خصائصه وإمتداده اللانهائي فكان البحر عقبه في طريق التنقلات الإنسان أنذاك وبعد إستخدام الأنهار والبحار في ضيق إنتقل الإنسان غلى مرحلة أخرى وهي ركوب المسطحات المائية الضخمة ذات الأعماق الكبيرة ومايعرف بالملاحة الساحلية والتي مكنته بعذ ذلك من إتقان الفنون البحرية، التي أهلته للإنتقال إلى مرحلة الخروج إلى عرض البحار خاصة بعدما توافر الإنسان كل من الخبرة الكافية لبناء القوارب البحرية والحافز لركوب المسطحات المائية مثلا ذلك في التجارة وتبادل السلع.

والمعرفة الإنسانية ويشكل البحر الاحمر وخليج عدن والبحر الأبيض وبحار اليابان وجنوب شرق الصين والمحيط الهندي والنطاقات البحرية التي شهدت أولى الرحلات والتجارب الرادة في مجال الركوب البحر وإكتساب فنون الملاحة البحرية، فهذا المسطحات تطل عليها الحضارات البشرية القديمة المتمثلة في مصر وصين والغريق والرومان.

ويعد الخليفة معاوية بن أبي سفيان أول غازي بحري من المسلمين من خلال إهتمامه ببناء أسطول إسلامي من الأخشاب في لبنان على نمط السفن الروم التي غنمها المسلمون في فتح مصر، ويرى العرب في علم الفلك والعلوم الرياضية ومعرفة النجوم التي غهتدوا بها في رحلاتهم البحرية وكان لها عظيم الاثر وكبير الفضل في تقدمهم ملاحيا، كما يرعوا في صناعة السفن ورسم الخرائط وتجارتهم البحرية.

ويذكر بعض الباحثين أن نشاط العرب البحري إمتد حتى المحيط الأطلسي 'بحر ظلام' خلال القرن الحادي عشر ميلادي،أما اليوم فقد اصبحت البحار والمحيطات من أهم الطرق البحرية في مجال التجارة الدولية وتطورها وإزدهارها وأصبحت السفن تعمل في مجال وتجد منافسة قوية من قبل وسائل اخرى تستخدم لنقل البضائع دوليا مثل المطارات وتنافسا كذلك النقل البري بنظام السكك الحديدة والشاحنات .[1]

فالبحر والعمل عليه من خلال إقامة الموانئ وإمتلاك السفن يعد من مقومات التطور الإقتصادي والإجتماعي للدول، ومازال صاجب الزيادة في تطوير التجارة الدولية حيث أن 70 بالمئة من حجم البضائع المتداول في التجارة الدولية يتم عبر البحر.[2]

[1] طارق عبد الفتاح ،إقتصاديات النقل السياسي، ص 121

## مطلب الثاني: أهمية النقل البحري

يعد النقل البحري وسيلة هامة من وسائل النقل عامة والنقل الدولي بصفة خاصة، حيث له العدبد من المميزات التي أكسبته أهمية إقتصادية كبيرة فبجانب إسهامه في إنتساب حركة البضائع والركاب نجده يلعب دورا أساسيا في تحقيق عملية الإنماء الفقتثادي للدول التي تحظى بتوافر المقومات الطبيعية والإقتصادية الأزمة لممارسة نشاط النقل البحري، ويرتبط النقل البحري بحركة التجارة الخارجية بعلاقة تبادلية وثيقة لأنه يمثل الركيزة الاساسية والقاعدة التحتية لتنمية وتطوير الصادرات والواردات بين مختلف دول العالم، وعليه فكلما تطورت وتحسنت وسائل النقل والموانئ والتفريغ وإزدادت حركة التبادل التجاري بين دول العالم المختلفة، وتهيأ لها المزيد من الإنتشار وإيجاد ومنافذ وأسواق جديدة.

ويمكن إختصار جزء من أهميته في النقاط التالية:

- ✓ أن نشاط النقل البحري يعد نشاطا مكملا لنشاط القطاعات الإقتصادية الأخرى (الصناعي،الزراعي،الخدمي، السياحي) فهو الذي يمدها بمدخلاتها الازمة كما يساهم في نقل مخرجاتها إلى الأسواق العالمية.
- ✓ يتفاوت تأثير نشاط النقل البحري بين الدول وفقا لمدى قدرتها على إمتلاك أسطول تجاري وطني يسهم في توفير جانب كبير من العملات الأجنبية لخزينة الدولة والتي تستفزها نفقات الشحن والتفريغ والـتأمين وغيرها من الخدمات البحرية المتعلقة بالنقل البحري.[1]
- ✓ توفير وتحيقي إيرادات ضخمة للدولة التي تمتتلك الاساطيل والموانئ إذا تم إستغلال هذه القدرات بإستخدامها بكفاءة عالية أو من خلال إيجارها للدول الأخرى.
- ✓ المساهمة في زيادة المعدلات التكوين الرأسمالي(المادي والبشري) حيث تعمل خدمات النقل البحريعلى تسهيل عملية إنتقال المعرفة التكنولوجية التي تسهم بدورها في رفع معدلات النمو الإقتصادي مما يرفع الطاقة الإنتاجية التي تعد من محددات التنمية الإقتصادية.
- ✓ تحسين مركز وميزان المدفوعات من خلال زياد الطاقة الدولة التصديرية وتحقيق مزيد من العملات الأجنبية للخزينة العامة بجانب الواردات من السلع

[1] سميرة إبراهيم محمد أيوب، إقتصاديات النقل، الدار الجامعية، مصر ص 37

التي يوجه جانب كبير منها إلى الصناعات التي تتخصص في إنتاج الصادرات من جهة وتوفير بدائل الواردات من جهة أخرى.

- ✓ القدرة على تحقيق التكامل الخلفي بتوفير مستلزمات الإنتاج والأنشطة الغقتصادي أو الامامي بتوسيع نطاق الاسواق القائمة وخلق أسوق ومنافذ وتوزيع جديدة المنتجات النهائية.
- ✓ اثر النقل على الصادرات والواردات إن وجود سفن وطنية تعمل في الخطوط الملاحية المعينة يعمل على تشجيع وتنمية الصادرات، إذ أن كفاءة نشاط الصادرات لايتوقف على تقديم صادر جديد وعلى سياسة تسويقية ناجحة وغنما يتوج هذا العمل يتوافر خدمات ملاحة متقدمة تسهم في رفع معدلات الاداء المستهدف.

تعد صناعة النقل البحري من المحاور الاساسية لتوطين الصناعات الاخرى وتحديد مواقع الإنتاج ومراكزالتوزيع، حيث تلعب دورا مباشرا في تحديد قيمة السلع والخدمات في جانبي العرض والطلب،[1] فتأثيرها على الطلب لايقتصر على خلق المنفعة المكانية فقط وإنما يتعداه لإلى التأثيرعل حجم الطلب الكلي من خلال تعدد أنواع السلع المعروضة في الأسواق وزيادة كمياتها عن طريق نقلها بحرا وبإحجام كبيرة وتكاليف منخفضة غذا قورنت بوسائل النقل البحري.

## مطلب الثالث: خصائص النقل البحري.

مما سبق يمكن القول أن القطاع البحري يتميز بالخصائص محدودة وهي:

### 1. إرتفاع تكاليف صناعة النقل البحري:

توصف مشروعات النقل البحري بإعتمادها على فنون إنتاجية ذات مستوى تكنولوجي رفيع وهذا يعتمد على كثافة رأسمالية عالية مقارنة بصناعة النقل الاخرى، فمثلا السفينة هي المحور الرئيسي في صناعة النقل البحري لابد لها من مواصفات قياسية خاصة بها تكنها من مواجهة عوامل تغير المادة المصنوعة، نتجية لوجودها في المياه بصفة مستمرة فضلا عن ضرورة توافر الوسائل إتصال وكشف ذات كفاءة عالية، نظرا لبقاء السفينة بعيدا عن اليابس لفترات زمنية طويلة علاوة على أهمية توافر أماكن للإعاشة والتخظين بمواصفات محددة.

[1] سميرة إبراهيم محمد أيوب، إقتصاديات النقل، ص 38

كل ذلك يسهم في زيادة صناعة هذه السفينة إضافة إلى ذلك هناك تكاليف الخدمات البحرية المكملة لعمال السفن في موانئ وشركات الشحن والتفريغ والتأمين على النقل البحري وكل هذه المكونات التي تكلفتها التي تسهم هي الأخرى في رفع معدل تكلفة النقل البحري وصناعته.[1]

**2. الإعتماد على إستخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري.**

تعتمد صناعة النقل البحري في كافة مكونتها على إستخدام الفنون التكنولوجية مما إنعكس ذاك علة تطور بناءالسفن وهيكلها وطرق عملها.

فقد تطور النقل البجري بصورة متتابعة للتطور الذي يحدث في الفنون التكنلوجية المتعلقة بعملية صناعة النقل البحري، فيلاحظ ذلك تتبع الإنسان مسيرة صناعة النقل البحري في مجال صناعة السفن وتطويرها حسب الأغراض المطلوبة مثل النفط والسوائل والمواشي والبضائع وغيرها كل وهذا التطور يتبعه في أشكال الخدمات الملاحية ذات العلاقة وكذلك الموانئ وغيرها.[2]

**3. النقل البحري صناعة الدولة**

تخضع صناعة النقل البحري بعض الدول الكبرى والشركات العالمية التي تعمل في مجال الخدمات الملاحية.

وتتصف صناعة النقل البحري بأنها غير خاضعة للمنافسة المتكلفة بين مختلف دول العالم، فتمتلك معظم الدول التي تطل على البحار سفنا لنقل البضائع وتستأجر مايفيض عن حاجاتها للدول الأخرى وينطبق نفس الأمر في جانب الموانئ البحرية.

وهذه الصناعة البحرية لاتخضع للمنافسة عادلة، حيث تسيطر عليها دول معينة مع شركات الملاحة سواء من حيث صناعة وبناء السفن أو إمتلاك أسطول النقل فضلا عن إستحواذها على النصيب الاكبر من التجارة الدولية المنقولة بحرا.

**4. طول العمر الإفتراضي لمشروعات صناعة النقل البحري.**

تتصف مشروعات صناعة النقل البحري بطول عمرها الإفتراضي، حيث ان حياة السفينة تتراوح مابين (25-30 عام)

[1] محمد سليمان المشوخي، غقتصاديات النقل والموصلات، دار الفكر للطباعة والنشر ، الإسكندرية مصر، ص 115
[2] محمد سليمان المشوخي، إقتصاديات النقل والموصلات، ص 115

كما أن العمر الإنتاجي للموانئ البحرية والممرات الملاحية يصل إلى أكثر من مائة عام وهذا عكس مشروعات النقل الأخرى الجوي والذي بوسائله المتعددة.

وهذا الامر يفرض على القائمين على أمر النقل عامة والنقل البحري بصفة خاصة الإلتزام وإتباع الطرق العلمية في مجال النقل البحري والإستثمار فيه، فالتخطيط السليم ودراسات الجدول المتخصصة في هذا الجانب تجنيب المجتمعات إهدار مواردها وتقليل منافعها.

### 5. خدمات صناعة النقل البحري غير قابلة للتخزين وتكلفتها غير قابلى للتجزئة

تتميز صناعة خدمات النقل النقل البحري بعدم قابليتها للتخزين شأنها في ذلك شان سائر الخدمات قطاع النقل الاخرى حيث تقديم الخدمة بصورة متتابعة ومستقلة من حيث الزمن وحيز النقل، وتفسييرذلك ان السفينة تبحر في زمن معين من ميناء معين لتصل إلى ميناء أخر في زمن معين.

وعند حساب تكاليف صناع النقل البحري يجب النظر إليها كاملة بصورة تمكن من حسابها لأنها تمثل تكاليف الصناعة النقل البحري بكافة وكوناته.

### 6. إرتباط صناعة النقل البحري بالسياسة الخارجية للدول:

معلوم أن نشاط النقل البحري مرتبط في كثير من جوانبه بالسياسة الخارجية للدول والذي ينعكس اثرها على عملية التبادل التجاري في مجال السلع والخدمات، وبذلك تلعب السياسة الخارجية للدول ومواقفها من القضايا العالمية دورا كبيرا في تنشيط هذا القطاع من خلال تبادل المصالح المشتركة، حيث تتمكن الدول من التصدير والإستيراد والتعامل مع كل دول العالم وبذلك حكم علاقتها السياسية الجيدة، التي تجعل الأخرين يطلبون خدماتها من إستئجار للسفن والموانئ وغيره من الخدمات البحرية.[1]

بالإضافة مما سبق فإن العلاقات الخارجية يمكن الدول من الحصول على أهم مقومات صناعة النقل البحري وهي رأس المال ومحلات الإنتاج التي تتطلبها هذه الصناعة والتي تحتكرها دول معينة.

[1] بلال شاكر ياسين، مفاهيم النقل البحري ص 56

# الفـــــــــــــــــصل الثاني:

## عقد النقل البحري

1. ماهية عقد النقل البحري للبضائع وتكوينه
2. إثبات عقد النقل البحري
3. أثار عقد النقل البحري

- **تمهيد:**

يأتي النقل في طليعة الإستغلال التجاري للبيئة البحرية ويعد نقل البضائع بوجه عام صعب حركة تداول الثروات، إذ لايأتي إنجاز المبادلات ببن أجزاء المعمورة المختلفة دون أن يستلزم المر بنقل الأشياء من مكان لأخر.

إن عقد النقل البحري لايختلف في جوهره عن غيره من عقود النقل الاخرى، إلا قيمايتعلق بإستخدام وسيلة محددة في تنفيذ السفينة.

أنه كما تقدم تنقسم الدراسة هذا الفصل إلى ثلاث مباحث المبحث الاول ماهية عقد النقل البحري وتكوينه المبحث الثاني: سند الشحن المبحث الثالث: إستلزامات الناقل

**المبحث الأول: ماهية عقد النقل البحري للبضائع وتكوينه**

ستطرق في هذا المبحث لماهية عقد النقل الحري للبضائع وتكونه من خلال تعريفه، تبيان خصائصه وتميزه عن غيره من العقود، وفي هذا المطلب الاول، أما في المطلب الثاني سنتطرق فيه لتكوين عقد النقل البحري للبضائع وبيان عناصره.

**المطلب الاول: ماهية عقد النقل البحري للبضائع**

يعد النقل البحري من أهم العمليات التي تقوم بها السفينة بكونها أداة للملاحة البحرية ومن ثم فهو يقوم بوظيفة إقتصادية ذات أهمية كبيرة في مجال التجارة الخارجية، لما يترتب عليه من نقل للسلع وتبادلها مع مختلف الجهات[1]، وذلك إرتباط النقل البجري بالتجارة الدولية جعل إنعدام أحدهما بعدم الأخر، فلا يكون النقل البحري بين التجارة الخارجية، ولامجال للتجارة الخارجية بدون النقل البحري.

**1. تعريف عقد النقل البجري للبضائع**

إن الإستغلال البحري هو الهدف الرئيسي من إنشاء السفينة، وذلك إما بقيام بنقل البضائع عليها، وبالتالي تتحدد صفة الناقل والشاحن وفي نفس الوقت المرسل إليه، ومن ثم لا تثور اي مشكلة بخصوص عقد لسفينة بتأجيرها للغير وصور تأجير السفينة ثلاث، [2]وهذه مستبعدة كون أن عقد تأجير السفينة يخضع للنظام قانوني مختلف عن النظام القانوني لعقد النقل البحري.

[1] عبد القادر عطير، بإسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة الخارجية دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الطبعة الأولى، سنة 2009م، ص222م

[2] كمال حمدي، القانون البحري، منشأ المعارف، الإسكندرية، 1997م، ص 435

لقد إختلف الفقهاء في توحيد النقل البحري للبضاع بالرغم من أغلب التعاريف تلتقي في جملة من خصائصه وميزاته، فقد يرى البعض الفقهاء على أنه " العقد الذي يتعهد فيه الناقل أن يوصل بضاعة معينة من ميناء غلى أخر لقاءه أجره يتعهد بها الشاحن"[1]

وعرفه البعض الاخر" إلتزام لناقل بإصال يضاعة معينة من ميناء إلى أخر مقابل لإلتزام الشاحن أو المرسل إليه بتسديد اجرة محمولة ويبدأ سريان هذا العقد من تكليف الناقل بأخذ البضاعة على عاته إلى غاية تسليمها إلى المرسل إليه"[2]

كما أن القانون البجري الجزائري قد عرف النقل البحري وفقا للمادة 738 من القانون البحري الجزائري على أنه" يتعهد الناقل بموجب عقد النقل البضاع عن طريق البجر بإيصال بضاعة معينة من ميناء لأخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له المسماة أجر الحمولة"[3]

كما أوضحت المادة 739 على أنه بيد " عقد النقل البحري بمجرد أخذ الناقل الضاعة على عاتقه، وينتهي بتسليم البضاعة غلى المرسل إليه أو إلى ممثله القانوني"[4]

الإلمام بماهية عقد النقل البحري يحب إستعراض مجموعة من العناصر المكونة التي أشارت إليها المادة 73 من القانون البجري الجزائري

**أولا:** عملية النقل البحري تتم بعقد بحيث يعرف العقد وفقا للنص المادة 54 من القانون المدني الجزائري أنه "إتفاق يلتزم بموحبه شخص أو عدة اشخاص أخرين بمنح او فعل أو عدم فعل شئ ما"وفي عقد النقل البجري يكون اللتزام بفعل النقل الذي يعتبر تغيير لمكان الشئ، اي نقله من مكان لاخر.

**ثانيا:** موضوع النقل هيالبضاع فحددتها المادة الأولى من الفقرة "ج" من معاهدة بروكسل والمتمثلة في الأموال والاشياء والبضائع، من أي نوع كانن عدا الحيوانات الحية.

**ثالثا:** يعتبر النقلبحريا أذ تم بواسطة سفينة نقل البضائع بحرا من نقل البسيط، او قد يكون مختلطا لو تم جزء نه بحرا، أما الجزء الأخر قيم برا وجوا، وفي هذه الحالة القانون

[1] عبد المجيد الشواربي، قانون التجارة البحرية، مصر، منشأة المعارف، ص 420
[2] محمد السيد الفقي، القانون البحري، مصر، دار الجامعة الجديدة، 2007م، 33
[3] مصطفى كمال طه، القانون البحري، صر، دار المطبوعات الجامعية، 200م، ص 283
[4] بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية،أطروحة دكتوراه، غير منشورة جامعة تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2012م ، ص17

البحري في المرحلة البجرية، أما الأجزاء الاخرى يطلق عليها قانونها طبقل لنص المادة 769 من القانون البجري الجزائري.

**رابعا:** إيصال البضاعة من مكان لأخر، وتتم عن طريق البحر مقابل أجرة النقل حسب الإتفاق الوارد في العقد بين الطرفين.[1]

ونجد أن عقد النقل البحري يتكون من عدة عناصر هي:

**1. التعاقد على نقل البضائع:**

فالعقد هوإتفاق بين غدارتين أو أكبر يلتزم بموحبه شخصان أو عدة اشخاص أخرين بالقيام بفعل، أو الإمتناع عن فعل الشئ ما وعقد النقل البحري للبضائع هو إتفاق بين الشاحن أو مايمثله والناقل على فعل النقل الذي هو التغيير المكاني للاشياء بمعنى نقلها من مكان لأخر حسب الإتفاق.

2. **البضائع** :

حددتها الماد 02 من الفقرة "ج" من معاهدة بروكسل لبأنها الأموال أو الأشياء والبضائع والمواد من اي نوع كانت عد الحيوانات الحية والمشحونات التي تذكر في عقد النقل أو نقلها يكون على ظهر السفينة، وتكون قد نقلت فعلا بهذه الطريقة.

**3. عن طريق البحر:**

يعتبر النقل بحريا إذا توفر عنصران، الأول بواسطة سفينة أو يتم النقل بحرا أما إذا كان النقل مختلطا كما لو تم جزءمنه بحرا والجزء الأخر برا فقد ذكرت المادة 769 من القانون البجري بأن القانون البجري يطبق في المرجلة البحرية، اما الباقي فيطبق عليه القانون المتعلق به.

كما انه تتم عملية النقل بشكل متتابع مما يتعين معه إبرام عقدي نقل متتابعين ذا كانت السفينة الثانية غير مملوكة لنفس الناقل فيكون الشاحن مضظرا للتعاقد مع ناقل بعقد جديد.

[1] بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية،أطروحة دكتوراه، غير منشورة جامعة تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2012م ، ص17

**4. أجرة النقل:**

هي المقابل الذي يمنحه الشاحن للناقل كمكافأ نظير نقل البضاعة

**5. طرفا العقد:**

هم الشاحن والناقل.

**المطلب الثاني: خصائص عقد النقل البحري**

يتميز عقد النقل البحري بمجموعة من الخصائص فهو عقد رضائي ومن العود الملزمة وهوعقد تجاري من عقدو الإذعان وسنبينه على التفصيل التالي:

**أولا :عقد رضائي:**

يستفاد من تعريف عقد النقل البحري أنه عقد رضائي يتم بمجرد تطابق إرادتي الطرفين( الشاحن والناقل)فلا يشترط لإنعقاده اي شرط أخر، فهة ليس عقد شكلي ولا تلزمه الرسمية، ولايمنع العقد من أن يكون رضائيا إشتراط غثباته بالكتابة ،فهذه الأخيرة مشترطة فقط لإثبات وليس لإنعقاد.

ومن جهة أخرى عقد النقل البحري هو عقد رضائي ينعقد بتطابق غرادة الأطفال دون الحاجة لأي إجراء لاحق، ولاينتقض من رضائه العقد ان يكون مكتوبا لأن الكتابة شرط لإثبات فحسب، وليس للإنعقاد، والرضا ضروري لقيام العقد فإن شحنت البضائع في السفينة بغير علم الريان فيمكن له أن يخرجها من السفينة.[1]

**ثانيا: عقد ملزم للجانبين**

بحيث يقع على عاتق كل من طرفيه الإلتزامات محددة فالناقل يلتزم بنقل البضاعة وذلك بأن يتسلمخا على سفينة صالحة للملاحة البحرية ثم يقوم بتنفيذ عملية النقل، وتسليم البضاعة للمرسل إليه أما الشاحن فعليه الإلتزام بشحن البضاعة ودفع أجرة النقل.[2]

غن هذا العقد يلزم الشاحن بتسليم البضائع المراد نقلها إلى الناقل وأخذ تابعية فهو ليس من العقود العينية، إذا تسليم البضاعة ليسا ضرطا لإنعقاد العقد، وغنما لتمكين الناقل من البدء بتنفيذ إحدى الإلتزامات التي يلقيها عقد النقل على كاهله وهو إلتزام بنقل البضاعة من ميناء لأخر.

[1] محمد حسين المنصور، العقود الدولية، دار الجامعةالجديدة، الإسكندرية، سنة 2006م، 125
[2] محمدكمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الجيلي الحقوقية، الطبعة الأولى2006م، ص 248.

**ثالثا :عقد فوري:**

فالعقد الضروري هو الذي لايكون الزمن عنصرا جوهريا فيه، فيكون تنفيذه فوريا ولو تراخي التنفيذ إلى اجل أو أجال متتابعة فعقد النقل الفوري وليسزمني ولوإستمر تنفيذه وقتا طويلا.

**رابعا: عقد إذعان**

الأصل أن عقد النقل البحري من العقود الرضائية التي تتم بتلاقي الغيجاب والقبول يفترض أنها محل للمناقشة بين أطرافها، وهذا من المفروض أن يحدث عندما يتساوى الطرفان في القوة الإقتصادية إلا ا، الواقع العملي يفرز عقودا تتلاشى فيها إرادة أحد الطرفين أمام قوة الطرف الأخر.

فالشاحن لايناقش شروط العقد خاصة في مواجهة القوة الإقتصادية الطبيرة للناقل وهذا مايفسر فكرة عدم التوازن بين طرفي العقد (الشاحن والناقل)

وثيقة نقل البضائع هي في الأغلب نماذج مطبوعة يوجد عليها بيانات وتحدد عناصر العقد، ليس الشاحن أي سلطة من أجل التفاوض وتفادي مثل هذه الشروط التي اصبحت شروط عامة أو على الأقل مناقشة الشروط الرئيسية بحيث لايكون له إلا أن يقبل هذه الشروط التي أصبحت الشروط كلها أو يرفضها كلها وهو بذلك يذعن اي يرضخ لمشيئة الطرف القوي بإعتبار مسألة تتعلق بخدمة أساسية لاغنى عنها.

يكون الإيجاب في عود الإذعان عن طري عرض الخدمة على الجمهور، وهو بأن ذام ويعلم به الكافة وبشروطه الموضوعية مسبقا.[1]

ورغم مخاطر مثل العقود لكونها إنتفاضا واضحا من حرية التعاقد، فقد إعتبرها المشروع الجزائري عقودا حقيقية.

وغن التفاوت في مركز الطرفين هو تفاوت غقتصادي لا قانوني، لأاثر له في القيام التراضي ووجود العقد الذي يخضع للقواعد العامة التي تنظم بقية العقود.

**خامسا :عقد معاوضة**

كما أنه يعتبر عقد النقل البحري من عقود المعاوضة إذا يتمثل في مبادلة خدمة النقل البحري مبلغ من النقود هو أجرة النقل التي تعتبر من عناصر تعريف عقد النقل البحري

[1] محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في قانون التجارة البحرية، الجزآن الثاني والثالث،دار النهضة العربية، الطبعة الأولى،2004-2005، ص64

للبضائع، وعلة هذا فهو عقد نقل له ذاتية وطبيعته الخاصة وعلى هذا فالإنتفاع بالسفينة ليس محل العقد إذن السفينة ماهي إلا أداة تنفيذ لهذا العقد وتينها في العقد لايخرج ن كونه مجرد شرط في عقد النقل لإمكان معرفة التاريخ الذي تصل فيه البضاعة.[1]

**سابعا :عقد النقل البحري للبضاعة عقد تجاري**

يعد من العقود التجارية لأن جميع الرسائل البحرية المتعلقة بالتجارة يعتبر عملا تجاريا كما الصفة التجارية على لإستئجار أوتأخير للسفن، وعلة هذا فيعد النقل البحري عمل تجاريا بالنسبة لطرفيه وإن كان البعض لا يعتبره تجارا بالنسبة للشاحن إلا إذا كان هو تاجرا ايضا.

تقضي المادة 812 من القانون التجاري على أنه يعد عملا تجاريا بحسب موضوعه" كل مقاولة لإستغلال النقل أوالإنتقال" وكذلك الفقرة 18 من نفس المادة إعتبرت أن كل العقود المتعلقة بالتجارة البحرية هي تعد عملا تجاريا بحسب موضوعه[2]

وبمعنى أوسع يلزم الإعطاء الوصف التجاري ن يقع النقل على وجه المفاولة أي أن يقوم به الناقل محترف وبصرف النظر عن الشخص القائم به، فردا كان أم شركا، أيا كانت صفة الناقل بالنسبة للشاجن فأنه يعتبر تاجرا إذا قام به في مشروع تجاري وكان النقل مرتبطا بنشاط هذا المشروع ويترتب على إعتبار النقل تجاريا ذات الاثار المترتبة على إعتبار العمل تجاري من حيث ضمانات تنفيذ الإلتزام والإثبات.

**المطلب الثالث: تكوين عقد النقل البحري للبضائع**

ينعقد البيع البحري للبضائع بين طرفين هما الناقل والشاحن ويقوم على ثلاثة اركان هي الرضا، الاجرة وهو ماسنعرضه بالتتابع:

**1. أطراف العقد:**

الأصل أن يبرم عقد النقل البحري للبضائع بين طرفين هما الشاحن(المرسل) والناقل، ولكن يمكن أن تمتد أثاره إلى شخص ثالث هو المرسل إليه.

أ. **الشاحن:** هو الشخص الذي يطلب نقل البضاعة الخاصة به أو بغيره من ميناء لأخر

سواء كان شخصا طبيعيا أو معنويا، ويمكن للشاحن أن يبرم العقد بصفة مباشرة مع الناقل أومع وكيله الذي يكون مسؤولا هن تنفيذ العقد وهو مايعرف بوكيل الشحنة

[1] محمد عبد الفتاح ترك، عقود البيوع التركية الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2007م، ص205
[2] عدلي أمير خالد،أحكام دعوى مسؤولة الناقل البحري، منشأة المعلاف الإسكندرية،2000م،ص 49

ب. **الناقل:** وهو الطرف الذي يصدر عقد النقل بإسمه أو بواسطة وكيله ويتعفد بموجب هذ العقد بنقل البضاعة مقابل أجرة يتفق عليها وقد يكون مالكا للسفينة أو مسأجرا لها.

وحسب القانون البحري الجزائري في المادة 47 فكل شخص طبيعي أو معنوي تكون السفينة مسجلى بإسمه أو مستغلة منه.[1]

ج. **المرسل إليه:** وهو الطرف أو الجهة التي لها الحق في الإستلام البضائع مشمولة سند الشحن في ميناء الوصول.

ففي بعض الأحوال يكون الشاحن بائعا للبضاعة ويقوم بإرسالها إلى المشتري والذي يكون طرفا أساسي عند لإبرام العقد القائم بين الناقل والشاحن ويتم تعيين المرسل إليه وفي وثيقة الشحن.[2]

**2. الرضا:**

تخضع صحة التراضي للشروط العامة في التعاقد وتشمل تطالق الغيجاب والقبول بصفة أساسية فس نشر (شهر) الرسوم والنصوص التنظيمية التي تتضمن شروط النقل بما فيها الأسعار والخدمات المقدمة من قبل الناقل ويصبح الرضا متطابقا في الوقت الذي يبدي فيه الشاحن قبوله بهذه الشروط.

لكن قد يكون الناقل والشاحن متباعدين لايجمع بينهما مجلس عقد واحد، فإن الرضا يكون وفقا لاحكام التعاقد بين غائبين والذي نص عليه المشرع الجزائري في المادة 67 من القانون المدني من خلال تبنية نظرية الوصول (يفترض أن الموجب قد علم القبول في المكان والزمان واللذان وصل فيهما القبول)

ويبقى العقد غير قابل للإبطال إلا لسبب التدليس وذلك عندما يقوم المرسل أو الشاحن بتصريحات كاذبة بحيث لو علم الناقل بطبيعة البضاعة الحقيقية ماأقدم على التعاقد.

**3. أجرة النقل**

هي القيمة المالية المحددة وفقا لبنود عقد النقل البحري التي يجب على المرسل إليه دفعها للناقل مقابل نقل البضاعة وتسمة كذلك المصاريف.

كما ان المشرع البحري لم يضع أساسا لتحديدها ومنه نستنتج أن المشرع قد ترك المجال مفتوحا لحرية التفاوض في الاجرة، وغالبا ما تحدد رسوم النقل مسبقا من طرف

[1] المادة 47 من القانون البحري الجزائري
[2] المادة 784 منالقانونالبحري الجزائري

المرتمرات الدولية البحرية، ورغم ذلك فإن توجد عناصر لابد من الإعتماد عليها في تحديد الاجرة مثل المسافة وزن الحمولة وطبيع البضاعة وحجمها.[1]

**المبحث الثاني: إثبات عقد النقل البحري**

**المطلب الأول :سند الشحن**

حقيقة ان السند الشحن Connaissement يلعب دور جوهريا في إثبات العقد,بل أن دوره يتجاوز مجرد الإثبات إذ تدور أحكام العقد و تنفيذه حول هذا السند (الوثيقة) إذ يمثل البظائع من الناقل البحري في ميناء الوصول.

وتعظم أهمية سند الشحن عند اختلاف الشخص الذي يرسل البظائع وهو الشاحن عن الشخص الذي يتسلمها من الناقل البحري بعد تمام النقل ويسمى بالمرسل إليه.[2]

**1. تعريف سند الشحن**

إن هذه الوثيقة لم تكن معروفة في العصور القديمة، بل ولم تكن هناك الجاحة إليها لأن التجار كانو يرافقون بضائعهم حتة ميناء الوصول، إلا أنه وبعد تطورت التجارة البحرية في القرن 13 و14 وبدأت العناصر لوثيقةالشحن في الظهور.

لقد أورد الفقه عدة تعريفات لتبيان مقصود بسند الشحن، فالبعض يعتبره الغيصال الذي يوقع عليه الربان بتسلمه البضاعة على متن السفينة، كما يعتبره البعض الاخر بأنه الوثيقة التي تتضمن عقد النقل، أو هو وثيقة الإثبات عقد النقل، كما يصفه الأخرون بكونه وثيقة بتمام الشحن.

سند الشحن هو صك يثبت شحن البضاعة وإستلزام الريان لها، كما أنه يثبت عقد النقل ذاته ويمثل البضاعة وله حجية في البيانات الواردة به.

مما تقدم بأن سند الشحن أو سند الحمولة هو الإيصال الذي يسلمه الناقل أو ممثله القانوني للشاحن للدلالة على الإستلام البضاعة، من هذا الأخير وشجنها فعلا على طهر السفينة وذلك بغية نقلها إلى جهة محددة، وسند الشحن بهذا الوصف يحب أن يحرر في جميع الحالات سواء كانت النقل بشارطة الغيجار أو بسند الشحن .

كما يجب التميز بين نوعين من سندات الشحن، سند الشحن والسند لأجل الشحن، فالأول هو الذي يسلمح الربان للشاحن عندما يتم شحن البضائع فعلا على ظهر السفينة، أما

[1] المادة 797 من القانونالجزائري.
[2] هاني دويدار،موجز القانون البجري، مصر، دار الجامعة الجديدة، 1999م، ص 182

السند برسم السحن فهو الإيصال الذي يسلمه الناقل أو وكيل الناقل عند إستلامه البضاعة، على الرصيف أو في مخازن النقل، وقبل شحنها فعلا على ظهر السفينة.[1]

**2. بيانات سند الشحن:**

قيم سند الشحن لكي يقوم بوظائفه لا تظهر إلا فيما يتضمنه من بيانات يقريها من ناهية ويعطي وصفا كاملا للبضاعة تمكن المرسل من التصرف بالبضاعة حتى وهي في عرض البحر، ومن ناحية أخرى وهذا الأمر جعل المشرغين ينصون على ابيانات اليت يتوجب إدراجها في سند الشحن لكي يقومم هذا الأخير يوضائفه.

كمت تجدر العشارة إلى المشرع البحري الجزائري تعرض لجلة البيانات الواجب ان تتضمن وثيقة الشحن، وحذا طبقا لنصالمادة 752 من القانون البحري الجزائري[2]

أ. العلامات الرئيسية اللازمة لتحقق من نوع البضائع وذلك طبقا لما بقدمه الشاحن بالكتابة قبل البدئ في الشحن هذه البضائع، على ان تكون هذه العالامات مطبوعة اوموضوعة بأية طريقة أخرى طاهرة على البضائع غير المغلفة على الصناديق اوالاغلفة المعبأة فيها البضاعة يجب تظل قراءتها ميسورة حتى نهاية السفر.

ب. عدد الطرود أو القطع الكمية او الوزن على حساب الأحوال، طبقل للبيانات التي يقدمها الشاحن كتابة.

**ج. حالة البضائع وشكلا الظاهر:**

ومع ذلك فليس الناقل أو الربان أو كيل الناقل بان يثبت في سندان الشحن أو يدون فيها علامات أو عددا أو كمية أو وزنا إذا لديه توافر لديه سبب جدي يحمله على الشك في عدم مطابقتها للبضائع المسماة إليه فعلا أو عندما لا تتوافر لديه الوسائل الكافية للتحقق منها .

نخلص أن هذه البيانات لايستطيع بطلان العقد، فعقد النقل البحري هو عقد رضائي، وانه ليس هناك أي جزاء على تخلف بيان من هذه البيانات المذكورة، حيث أن هذه البيانات المذكورة على سبيل المثال وليست على سبيل الحصر بمعنى أنه يجوز للطرفين النص على البيانات أخرة على الوثيقة، كما تجدر الإشارة إلى أن النص يهدفان إلى هدف مشترك وهو تحديد العناصر عقد النقل، وإعطاء وطف للبضائع المارد نقلها، وتسمح للناقل بإدراج تحفظاته بخصووص البضائع الحزومة والتي لايعلم محتواها.[3]

[1] هاني دويدار،موجز القانون البجري، ص 182
[2] محمد بهجت عبدالله أمين قايد، الوسيط في شرح القانون التجارة الخارجية، ص 67
[3] علي جمال الدين عبرض، الإعتمادات المستندية، مصر، دار النهضة العربية، ص227

3. التحفظات الواردة في سند الشحن

يحري الناقلون بالسفن على أن يدرجهم بسندات الشحن شروطا تخلصهم من المسؤولية التي قد تترتب عليهم بسبب حالة البضاعة أو كميتها أو تغليفها إذا لما كان السند حجة بما ورد فيه من بيانات فغنهم بدون هذه التحفضات يفترض انهم تسلمو البضاعة لحالة جيدة و بالكمية والتغليف المذكور في السند (وثيقة الشحن) فإذا ورد بالسند تحفظات في خصوص بيان أو عنصر هذه العناصر فقد حجته فيه ضد الناقل واصبح على حامل سند الشحن أن يقيم هو الدليل على صدق البيان أي يصبح السند عاجزا عن القيام بدوره في لإثبات حالة أو كمية تغليف البضاعة عندشحنها وبالتالي لايصلج دليلا للشاجن (البائع) علة مايدعيه، من حيث قدر البضاعة المشحونة غير سليم، لأنه لا يطمثن المشتري إلى حسن تنفيذ البائع إلتزاماته والغرض أن سند الشجن دليلا على حسن تنفيذ البائع ماتعهد به.

ومن هما كان السند الذي يتضمن تحفظا أوشرطا بعدم المسؤولية أو بضعف من حقوق المرسل إليه ضد الناقل سندا غير نظيف او مشروطا أو موصوفا في يسمة سند الخالي من ذلك نظيفا أو غير مشروط.[1]

**المطلب الثاني: أشكال سند الشحن**

أفرزت الهيئة البحرية عدة أشكال لسند الشحن فهو إما غسما أولأامر لحامله كما قد يكون سند الشحن إلكترونيا، وسنعرض ولو بشكل مقتضب (مختصر) لكل شكل من هذه الأشكال كمايلي:

**1. وثيقة الشحن لأمر:**

وهو الشكل الذي يقرب سندات الشحن من الأوراق التجارية فبمجرد إشتراط شروط الأمر بالقبول بأن (سند الشحن بالأمر) فإن هذ الشرط يؤدي إل قابلية إنتقال الشحن بالطرق التجارية أي بالتطهير، وهذ الشكل هو الغالب على سند الشحن، فهو الأكثر ذيوعا بين الأشكال الاخرى[2]

ويعودالسبب في ذلك انه اقرب إلى البئة التجارية من الشكل الغسمي واكثر امانا في حالات الضياع والسرقة من الشكل الأخير (للحامل) فهة ويعطي القابلية للحاملة التصرف به بالسرعة المتناسبة مع هذه البيئة، ويحب ا، يكون التطهير في هذ الشكل

[1] علي جمال الدين عبرض،الإعتمادات المستندية، مصر، ص227

[2] علي طاهر البياتي، التجكيمالتجاري البحري (دراسة قانونية بحرية)الطبعة الأولى، الأردن، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2006م، ص 26

تظهيرا ناقلا للملكية هذا كي يؤدي اثره بالنقل الملكية أي يتوفر بيانات شكلية الموضوعية للتظهير.

### 2. وثيقة الشحن لحاملها

قديكون سند الشحن لحامله وهينئد تنتقل ملكيته بمجرد التلسم أو المناولة وتسلم فيه البضاعة لمن يحمل سند الشحن عند الوصول، ومن النادر أنيكون سند الشحن لحامله وهذا نظرا لما يتعرض له صاحبه من خطر الضياع والسرقة...قديكون سند الشحن لحامله وهينئد تنتقل ملكيته بمجرد التلسم أو المناولة وتسلم فيه البضاعة لمن يحمل سند الشحن عند الوصول، ومن النادر أنيكون سند الشحن لحامله وهذا نظرا لما يتعرض له صاحبه من خطر الضياع والسرقة...إلخ.

إن سند الشحن البحري يمثل البضاعة، وبالتالي يمكن تداولها عن طريق تداول سند الشحن، ويحدث أن يقوم شخص بشحن بضاعة يملكها وفي نيته بيعها وغي في الطريق أثناء النقل وفي مثل هذه الحالة لايكون في وسع الشاحن تحديد شخص المرسل إليه الذي يتسلم البضائع عند الوصول بع دشرائها من الشاحن، وقد لايترضى الشاحن إصدار سند الشحن بإسمه حتى لايضطر إلى إتباع إجرااءت حوالة الحق المدنية إن سند الشحن البحري يمثل البضاعة، وبالتالي يمكن تداولها عن طريق تداول سند الشحن، ويحدث أن يقوم شخص بشحن بضاعة يملكها وفي نيته بيعها وغي في الطريق أثناء النقل وفي مثل هذه الحالة لايكون في وسع الشاحن تحديد شخص المرسل إليه الذي يتسلم البضائع عند الوصول بع دشرائها من الشاحن، وقد لايترضى الشاحن إصدار سند الشحن بإسمه حتى لايضطر إلى إتباع إجرااءت حوالة الحق المدنية ذا ماأراد التصرف في البضاعة المنقولة، ولذلك يتفق مع الناقل البحري على إصدار سند الشحن لحامله.[1]

### 3. وثيقة الشحن الإسمية

هو ذلك المسند الذي يصدر بإسم شخص معين، ولا يستعمل سند الشحن الإسمي إلا إذا كان الشاحن والمرسل إليه شخصا واحدا.حق المدنية كما هي مقررة في المادة 239من التقنين المدني الجزائري في الفثل الأول من الباب الرابع (إنتقال الإلتزام)

ولايجوة للربان تسليم البضاعة إلا لشخص المعين في مسند الشحن أو الشخص الذي إنتقلت إليه ملكية البضاعة عن طريق حوالة الجق، فإذا حدث أن سلمها للغير نشأة مسؤولية .

[1] مصطفى كمال طه، القانونالبحري،المرجع السالق، ص300

### 4. وثيقة الشحن الإلكترونية:

قبل أن تبين لإصدار الشحن الإلكتروني ومدى توافر الأمان فيه يجدر بنا أن نشير إلى أهم العيوب والغنتقادات التي وجهت إلى سند الشحن الورقي (التقليدي)، والتي كانت وراء المحاولات البحث عن مسنتد أخر للنقل يحل محل سند الشحن البحري، وومن هذه العيوب البطئ في التداول وكذا تسهيل حصول التحايل، والنظام الذي يؤسس عليه سند الشحن ثقيلا وبطيئا بالمقارنة بالسرعة المطلوبة في النقل.

إن كل هذه العيوب واخرى تساهم وتساعد في تأخر السند عن وصوله في الوقت المطلوب.[1]

## المطلب الثالث: وظائف وثيقة الشحن

بعد أن تعرفنا على سند الشحن وأشكاله، وبياناته لابد أن نتعرف على مايقوم به هذا السند بعد أن يتخذ شكلا معينا ويشتمل على البيانات اللازمة.

التعريف على هذه الوظائف لابد من الإشارة إبتداءا إلى أن وظيفة سند الشحن تطورت عبرالزمن، وتنوعت فبعد أن كان دليلا لإثبات شحن البضاعة على سطح السفينة، وتطور به الأمر ليصبح أداة لإثبات عقد البضاعة وسند الملكية، وتمكنه من أن يكون أداة إئتمان وتداول.[2]

### 1. إثبات إستلام البضائع:

سند الشحن هوإيصال يتسلم البضاعة، يعترف فيه الناقل بتسلم البضاعة المسلمة إليه فهو إيصال يبين كمية البضاعة المشحونة وحالتها عند الشحن كما يبين علامتها المميزة ونوعيتها، ويتعهد الناقل بموجبه بتسليم البضاعة كما تسلمها كمية ونوعا حيث تبدأ مسؤولة الناقل عن البضائع من تلك الواقعة، حيث يسأل الشخص الذي وقع سند الشحن وسلمه إلى الشاحن عن التاريخ الحقيقي للشحن الذي يفترض أنه الذي يثبت في السند.

### 2. وثيقة الشحن أداة تمثيل البضاعة:

فهو يمثل البضاعة المشحونة ذاتها ويقوم مقامها بحيث تندمج البضاعة في سند الشحن ويعتبر حامله بمثابة حائز للبضاعة.

[1] محمد السيد النقي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 323
[2] لطيف جبر كوماني، القانون البحري، الطبعة الثانية، الأردن، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2003م، ص93

وتمثيل سند الشحن للبضاعة وهو الذي يسمح أثناء سيرها بحرا بإجراء كل العمليات التجارية على البضائع من بيع ورهن وغيرها،حيث يقوم بتسليم عند الشحن للمشتري أو الدائن المرتهن مقام تسليم البضاعة ذاتها.

ويشترط لكي يعتبر عند الشحن سند الملكية أن يمثل السند البضاعة المنقولة، ،,ان يكون للحامل الحق بالتصرف بالبضاعة خلال الرحلة البحرية، وان يكون الحامل سند الشحن ومخولا بأن يطالب الناقل بالبضاعة في ميناء التفريغ (الوصول).

### 3. الشحن أداة لإثبات عقد نقل البضائع:

ويتداخل سند الشحن بعقد النقل ، حيث يعتبر في بعض الأحيان أنه عقد النقل،لأن أصحاب البضائع الصغيرة لايسبق عملية شحن بضائعهم وإصدار سند الشحن، إبرام عقد النقل للبضائع، إنما يقوم صاحب البضائع بعملية واحدة، تتمثل بإتفاق على نقل البضائع وشحنها وإصدار سند الشحن، ومع ذلك فغن الرأي الراجح لايعتبرسند الشحن عو عقد النقل إنما إثبات إن السند الشحن إثبات جيد لعقد النقل البحري ولكنه ليس العقد نفسه حيث إنه إما يحتوي الشروط العقدية أويشير إليها إذا كانت مطبوعة في نموذج منفصل عن العقد نفسه.

## المبحث الثالث: إلتزامات الناقل البحري

إن الإلتزام الاساسي للناقل و أن يقوم بتنفيذ عملية النقل، وهذه تقتضي منه أن يستلم الضاعة على سفينة صالحة للملاحة، والاصل هو أن يتولى الشاحن عملية الشحن، ولذا فالاصل أيضا أن يضع الناقل سفينته الصالحة للملاحة تحت تصرف الشاحن حتى يقوم هذا بعملية الشحن، ثم تبدأ إلتزامات الناقل في النقل، بعملية الرص ARRIMAGE التي يتولاها الريان، ثم يقوم بنقل البضاعة إلى ميناءالوصل ليسلم البضاعة في نهاية الامر لصاحب الحق في تسلمها وبهذا يمكن ترتيب إلتزامات الناقل على النحو الأتي:

الإلتزامات المترتبة في ميناء الشحن، الإلتزامات لإثناء تنفيذ الرحلة البحرية على متن السفينةو الإلتظامات المترتبة في ميناء الوصول (ميناء التفريغ).[1]

### المطلب الأول: إلتزامات الناقل البحري للبضائع في ميناء الشحن:

تشمل هذه المرحلة من مراجل إنجاز إنجاز عملية النقل البحري الإلتزام بإعداد سفينة والإلتزام بإستلام البضائع رصها في السفينة.

[1] علي البارودي محمد فريد لعريفي،محمد السيد، القانون البحري والجوي، الطيعة الأولى، لبنان، منشورات الحلب الحقوقية، 2001م، ص 348

أ. إعداد سفينة صالحة لإنجاز النقل البحري: يلتزم الناقل أن يهيئ سفينة أو جزر منها، القادر على تعلم البضائع المتعاقد عليها، وإذا كان جزء من السفينة يقتضي ان يكون في سفينة تتمتع بالصلاحية على الإبحار وعلى إستقبال البضائع، وتقسم صلاحية السفينة إلى نوعين:

- ✓ صلاحية الملاحة: NAVIGATION FITNESS
- ✓ صلاحية تجارية COMERCIAL FITENESS

فالأولى تعني إعداد السفينة يحيث تكون قادرة على اداء الرحلة المحددة في عقد النقل، من حيث المثانة ومن حيث تجهيزها بالمؤونة والوقود، يقودها ربان كفؤ، وعلى متنها العدد الكافي من البحارة.

أما الثانية وهي الصلاحية التجارية، فهي قدر السفينة على إستقبال البضائع على نقلها من حيث تهيئة العنابر الملائمة، وتهيئة وسائل التبريد المطلوب بما يتناسب مع نوع البضائع.

لايكفي إحضار سفينة صالحة للملاحة، ليوفي الناقل لإلتزاماته في إحضار السفينة، وإنما يجب إحضار السفينة في الوقت المحدد للشحن أي أنه إذا حضر الشاحن البضائع ووضعها على رصيف الميناء في الموعد المتفق عليه، فيقتضي أن تكون السفينة مهياة للإستقبال البضائع، أما إذا لم تكن السفينة موجودة، أو أنها موجودة لكنها غير مهيأة للإستقبال البضائع، فيكون الناقل قد أخل بإلتزامه في تهئة السفينة الصالحة للملاحة.[1]

**ب. إستلام البضائع من الشاحن:**

يتعين على الناقل البحري استلام البضائع من الشاحن .وتعتبر واقعة الاستلام بداية المجال الزمني للنقل البحري, و الذي على ضوئه تتحدد مسؤولية الناقل البحري عن الهلاك و التلف الذي يلحق بالبضاعة و عند الاستلام يتعين على الناقل البحري إصدار سند الشحن إذا طالبه الشاحن بذلك .

كما يتم استلام البضائع في ميناء الشحن و في الموعد المتفق عليه, و يمكن الاتفاق

على أن يتم تسليم البضائع إلى الناقل البحري في خارج حدود الميناء كالاتفاق على تسليمها في مخازن الشاحن في مكتبه أومقره, و في هذه الحالة يتعين على الناقل البحري القيام بما هو لازم لنقل البضائع إلى رصيف الميناء, و هذا تمهيدا لشحنها في السفينة .

[1] علي البارودي محمد فريد لعريفي،محمد السيد، القانون البحري والجوي، ص 348

ولا يدخل هذا النقل في إطار النقل البحري من حيث تطبيق أحكام مسؤولية الناقل البحري، ومع ذلك يصدر الإتفاق على اساس الناقل للبضائع في خارج الميناء، رغم أن االمر يرتبط بتوكيل الشاحن الناقل البحري في القيام بشحن البضائع على متن السفينة ، لما يقتضيه إتخاذ إجراءات الإفراج عن البضائع مع وجود الشاحن، وجدير بالإشارة إلى أن واقعة الإستلام تتحدد في ضور اللتزام بشحن البضائع من وجود الشاحن، وجدير بالإشارة إلى أن واقعة الإستلام تتحدد في ضوء الإلتزام بشحن البضائع في السفينة.[1]

ج. رص البضاعة:

البضاعة بالسفينة ترتيبها وتنظيمها في العنابر المخصصة لها أو على يقصد برص سطه السفينة.

وبالتالي فهو يشمل جميع الأعمال اللازمة لوضع البضائع في السفينة علة نحو يأمنها من الهلاك أو التلف، حيث يقتضي المادة 215 من الفقرة الأولى من قانون التجارة البحرية بان الناقل البحري يلتزم برض البضائع بالسفينة، ولايرتبط رص البضائع بغاية المخافظة عليها فحسب، وإنما رص البضائع على نحو معين يحقق التوازن اللازم للسفينة حتى تستطيع إنجاز الرحلة البحرية في سلام.

فالأمر يتعلق ايضا بمصالح الناقل البحري ومصالح الشاحنين الاخرين.

ومن الوجهة العلمية تتم عملية الرص تحت إشراف الربان وقد يتولاها الملاحون ذاتهم أو تابعون أخرون للمجهز، يقتصر دورهم على رص البضائع دون أن يمتد إلى مصاحبة السفينة أثناء الرحلة البحرية.

**المطلب الثاني: إلتزامات الناقل البحري للبضائع في مرحلة البحرية:**

إذا تم إعداد السفينة في ميناء الشحن وإستلم الناقل البحري للبضائع بعد شحنها فيها ورصها في العنابر، أصبحت السفينة متهيأة للسفر، ومن خلال إنجاز الرحلة البحرية يتحقق تنفيذ إلتزام الناق البحري بنقل البضائع ، أي تغيير مكانها من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول.

بحيث يتوجب على الناقل البحري المحافظة على البضاعة المنقولة أثناء الرحلة[2]

[1] علي البارودي محمد فريد لعريفي،محمد السيد، القانون البحري والجوي، ص 348
[2] محمد فريد العريني، هاني دويدار، منادي القانون التجاري البحري، ص 596

**أ. إلتزام الناقل البحري بالنقل:**

يلتزم الناقل بنقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول وذلك ضمن الميعاد المتفق عليه المتفق عليه أو ضمن الميعاد المعقول، كما يلتزم الناقل يتبع خط السير المعتاد إذا لم يتفق على طريق أخر في سند الوثيقة (وثيقة) الشحن، فلايجوز أن يسلك طريقا أخر وان يعرج على موانئ لم تجر العادة بالقوف فيها، فإن الإنحراف عن خط السير المتفق عليه أو المعتاد، كان مسؤولا عما يلحق بالبضاعة من ضرر أو هلاك نتيجة ذلك التأخر في وصولها بسبب الإنحراف الغير مبرر، وفي مقابل ذلك لايسأل الناقل عن ذلك الين يكون غير مبرر للإنحراف مثل الإصلاح عمل طارئ أو تفادي عاصفة أو إنقاذ أرواح ...ألخ،

وقد عالجت لاهاي سنة 1924 قواعد الإنحراف فيما جاءت به المادة 414 منها التي أعطت الناقل حق الغنحراف في خطة السير المعتاد لإنقاذ أو محاولة إنقاذ الأرواه أو الاموال في البحر أوأي الغنحراف معقول ولايسأل عن أي هلاك أو تلف ينتج عن ذلك.

وقد يجيز العقد للربان أحيانا أن يقود السفينة إلى ميناء غير الميناء المتفق عليه كأن يقترن تعيين ميناء الوصول بعبارة "أو أي ميناء اخر قريب يمكن أن تصل إلى السفينة بأمان "

ويطبق هذا الشرط في الحالة التي يتعذر فيها على السفينة أن تصل إلى الميناء المتفق عليه بسبب قور قاهرة كحجر صحي، أوحصري بحري أو لإضراب، كما ينطبق ايضا في الحالة التي يتعذر فيها على السفينة دخول الميناء المتفق عليه.

**ب. إلتزام الناق البحري بالمحافظة على البضائع:**

إن الإلتزام بالمحافظة على البضائع أثناء تنفيذ الرحلة البحرية يعتبر من أهم الإلتزامات الواقعة على عاتقه، إذ يعتبر مسؤولا عن كل هلاك أو تلف يلحقها أثناء فترة الإيجار مالم يكن الأمر راجعا إلى سبب أحنبي.

حيث أن هذا الإلتزام لا يقتصر على فترة إيجار السفينة فقط وإنما يبدأ هذا الإلتزام منذ إستلام الناقل للبضاعة من قبل الشاحن. ويمتد إلى غاية ميناء الوصول وتسليمها للمرسل إليه.

حيث يفترض الإلتزام بالمحافطة على البضائع تكاليف وأعباء عديدة على الناقل البحري كأن يعيد رص البضائع إذا إنتقلت من مكانها بسبب إهتزاز السفينة او يوفر لها سبيل التهوية اللازمة، أو يحفظ درجة الحرارة الملاكمة العنابر، أو يتأكد من أحكام تغليف

البضائع على إثر بعض الاحداث، أو إتباع تعليمات الشاحن بشأن نقل الحيوانات الحية، أو مراعاة البيانات الواردة على البضائع الخطرة بشأن كيفية الوقاية منها.[1]

**المطلب الثالث: إلتزامات الناقل في ميناء الوصول**

أخر إلتزامات الناقل البحري الناشئة عن عقد النقل البحري للبضائع هو تسليم البضائع إلى المرسل إليه في ميناء الوصول، والتسليم عبارة عن واقعة قانونية ينتهي بها تنفيذ عقد النقل البحري، ومؤدي ذلك أن مسؤولية الناقل البحري عن هلاك أو تلف البضائع تبقى وتظل قائمة إلى حين يتم تسليمها إلى المرسل إليه.

- **تسليم البضاعة للمرسل إليه:**

كما يلتزم الناقل بتسليم البضاعة من المرسل إليه بعقد إبرام النقل، أنه يلتزم أيضا بتسليمها غلى المرسل إليه، ويخلط احيانا بين إلتزامه بتفريغ البضاعة بين إلتزامه بتسليمها، فالتفريغ على عاتق الشاحن او المرسل إليه فيتم التسليم أولا ثم يتم التفريغ وفي هذه الحالة يتم التسليم والبضاعة لاتزال سفينة، ثم يقوم المرسل إليه بإنزالها من السفينة إلى أرض الميناء، كما يجوز أن يتم التسليم والتفريغ وقت واحد.

يقول الأستاذ روبير أن التسليم في عقد النقل هو العمل القانوني الذي يقوم من خلاله الناقل بتنفيذ إلتزامه الجوهري والمتمثل في تسليم البضاعة للمريل إليه أو نائبة، وهو يفترض تلاقي إرادتي الناق والمرسل إليه، فالأول يقوم بتقديم البضاعة ووضعها قانونا تحت تصرف المرسل إليه والاخير يعبر عن إراداته بقبول البضاعة وإستلامها.

والتسليم بهذه المثابة كما هو واضح يعتبر عملية قانونية لها شروط وحدودها بخلاف التفريغ الذي لايعدو كونه مجرد عملية مادية رغم أن العمليتين غالبا ماتكونا نعاصرتين لبعضهما البعض في الواقع العملي، لذلك فإن العمليات رفع البضاعة وتفريغها لاتضع هكذا نهاية العقد النقل وإلتزامات الناقل الناشئة عنه،وغنما الذي له لهذا الأثر القانوني هو قبول المرسل إليه البضاعة وكذا معينتها.[2]

وإلتحق من البضاعة حق المرسل إليه لايتوقف على مكان التسليم أو طبيعة البضاعة أو الحالة الخارجية للطرود، فالتحقق يرد على الحالة الداخلية للطرود وكما يرد على حالتها الخارجية،وهو تحقق يحصل دون اية مشكلة معينة, و دون أية أعباء أو مصاريف2 .

[1] محمد فريد العريني، هاني دويدار، منادي القانون التجاري البحري، ص 596
[2] محمد فريد العريني، هاني دويدار، منادي القانون التجاري البحري، ص 599

و الجدير بالذكر هنا هو أن المرسل إليه يجب أن يكون مهيأ للتسلم, فلا يعتبر الناقل مخطئا إذا ما قام بالتفريغ في ميناء الوصول بالرغم من طلب المرسل إليه بالانتظار , و إن ما يلحق بالبضاعة بعد انتهاء أعمال التفريغ , لا يسأل عنه الناقل .

- **خلاصة الفصل الثاني:**

عقد النقل البحري للبضائع هو عقد يلتزم بمقتضاه الناقل بأن ينتقل بحرا بضاعة للشاحن من مكان لأخر لقاء أجر محدد، بحيث يأخذ هذا التعريف أن العقد النقل البحري طرفين هما الناقل والشاحن.

كما نستخلص من هذا التعريف أن عقد النقل البحري عقد رضائي يلزم ويكفي في إنعقاده تراضي المتعاقدين الناقل والشاحن دون الحاجة لإتباع شكل خاص، كما أنه ملزم للجانبين إذا ينتج.

ويثبت عقد النقل البحري في صك أو ورقة تسمة سند الشحن والذي يصدره الناقل أو من من ينوب عليه بناء طلب الشاحن عند إستلامه البضاعة من هذا الأخير.

## الفـــــــــــصل الثالث:

*النقل البحري بمستغانم( مؤسسة ميناء مستغانم)*

1. لمحة تاريخية حول مؤسسة ميناء مستغانم
2. الهيكل التنظيمي لميناء مستغانم
3. التبادل التجاري بالميناء

- **تمهيد:**

إن أي موضوع من البحث لايكون كاملا ولاشاملا إلا إذا إستوفت فيه الدراسة جانبين النظري والعملي، وذلك لقيام دراسة عملية لهذا الوضوع، وقد وقع إختيارنا مؤسسة ميناء مستغانم تعتبر الموانئ البحرية كغيرها من الموانئ التب تلعب دورا هاما في تنشيط حركة الإقتصاد الوطني إنطلاقا من كونها محطة إستيراد وتصدير مختلف البضائع والسلع والخدمات....إلخ.

**المبحث الأول: لمحة تاريخية حول مؤسسة ميناء مستغانم**

يعد ميناء مستغانم جزء أساسي في البنية التحتية الخاصو بالنقل، فهو ضروري للعديد من الصناعات الكبرى التي تشارك في التجارة الدولية في تقديم العديد من الخدمات التي تتمثل في الخدمات التي تتمثل في الخدمات التجارية .

سوفيتم التطرق خلال هذا المبحث إلى لمحة تاريخية حول مؤسسة ميناء مستغانم وكذلك نتناول أهم الاهداف والخصائص التي تمتاز بها هذه المؤسسة ولا ننسى الهيكل التنظيمي الخاص بهذه المؤسسة

**المطلب الأول: نشأة مؤسسة ميناء مستغانم**

تم تطوير مؤسسة ميناء مستغانم بما يتماشى مع متطلبات المنطقة، حيث اصبح اليوم يشكل جزء أساسي في البنية التحتية الخاصة بالنقل في المنطقة، وكذلك يشجع ويساهم في إستحداث مجموعة من الخدمات تكون مقربة من المستلمين النهائين عبر أروقة النقل رغم أنها متعددة الأنماط.

**تحديد الموقع الجغرافي لميناء مؤسسة مستغانم**

يقع ميناء مؤسسة ميناء مستغان في الجهة الشرقية لخليج أرزيو بين خطي عرض 35 درجة و36 درجة شمالا، وخطي طول 00 درجة و05 درجة شرقا ويحتوي على:

1. **إسم المؤسسة:** مؤسسة ميناء مستغانم
2. **النظام القانوني للمؤسسة:** مؤسسة عمومية إقتصادية- شركة ذات أسهم.
3. **تاريخ التأسيس:** يوم 14 أوت سنة 1982 بمقتضى المرسوم النفيذي رقم 82-287
4. **تاريخ إستقلالية المؤسسة:** يوم 29 فيفري سنة 1989.
5. **المقر الإجتماعي:** الطريق الرئيسي إلى صلامندر بـ 131 مستغانم

6. **إسم ولقب المدير العام:** مولاي محمد
7. **الهاتف:** 045-33-01-11-12
8. **الفاكس**: 045-33-01-11-12
9. **كاسرة الأمواج:** يصل طولها إلى 1830 م
10. **المدخل البحري للميناء:** شمالي غربي بعرض 100م وعمق 12م
11. **الأحواض:** تتكون هذه الأحواض من حوضين هما:

- ✓ الحوض الأول: يمتاز بمساحة مائية تقدر 14 هكتار وعمق يتراوح مابين 6.77و8.22 وكذلك يحتوي على 6محطات رسو
- ✓ الحضو الثاني: يمتاز بمساحة تقدر بـ 16 هكتار وعمق يتراوح مابين 6.95 و 8.22م وكذلك يحتوي على 06 محطات رسو.

12. **الأرصفة**: يحتوي على 10 محطات رسو، حيث يصل طول كل واحد منها 1296 متر خطي وينقسم كمايلي:

- ✓ الرصيف الشمالي الشرقي: طوله 17 متر خطي ( المحطة 0)
- ✓ رصيف المغرب: طوله 412متر خطي (المحطة 1.2.3)
- ✓ الرصيف الجديد: طوله 217 متر خطي (المحطة 8،9)
- ✓ الرصيف الإستقلال: طوله 270 متر خطي (المحطة 4و5)
- ✓ الرصيف الجنوب الغربي: طوله 280 متر خطي ( المحطة 6-7)

13. **أرضية التخزين:** بمساحة تقدر بـ 44.430 م
14. **مرأب السيارات:** بمساحة تقدر بـ 24.000م
15. **مرأب الحاويات:** بمساحة تقدر بـ 15.000م
16. **المخازن**: عددها 16 مخزن بمساحة تقدر 7455م، حيث تستخدم ثمانية مخازن لأغراض التجارة.
17. **طرق المواصلات:**

- ✓ الطريق الأرضي: تقدر بمساحة بـ 3885 متر خطي.
- ✓ السكة الحديدية تقدر مساحتها بـ 3747 متر خطي وهنا تصبح كل الأرصفة مجهزة بخطوط سكة حديدية محددة وتستخدم ومؤقتا لنقل الحبوب، او الأنابيب بمختلف أنواعها خاصة منها الأنابيب المعدنية..إلخ.

**المطلب الثاني: نشاة الميناء**

كان ميناء مستغانم خليجا صخريا حادا يمتد بين الرأس البحري لصلامندر والرأس البحري لخروبة حيث فستخدمه القراصنة لأقسم الغنائم، حيث سمى ميناء مستغانم فيما قبل 1833م بمرسى الغنائم، ومن هنا سميت مدينة " بمستغانم"

وفي عام 1848م تم إنشاء أول رصبف للميناء بطول 80 متر حيث يصل إمتداده إلى 325 متر بحلول 1881م حيث إنطلق أول مشروع لتهيئة ميناء مستغانم في سنة 1882م وبعد ثلاث سنوات من ذلك أعلن عنه مشروعا ذا منفعة عامة.

يعد بنا كاسرة الأمواج الجنوبية الغربية لمبيناء مستغانم سنة 1941م تم إنشاء الحمض الثاني برصيف طوله 430 متر فيما بين نهاية 1955 وبداية 1959م.

ثالثا: نشأة ميناء مؤسسة ميناء مستغانم

فس 29 فيفيري عام 1989م شقت مؤسسة ميناء مستغانم طريقها نحو الإستقلالية على غرار المؤسسات التي كشفت عن الإستقرار في وضعيتها المالية، حيث تم تجويلها بموجب عقد موثق من شركة عمومية ذات طابع إجتماعي إلى شركة عمومية إقتصادية شركة أسهم راس مالها 25.000.000 دح تحت الحيازة الكاملة لشركة تسيير المساهمات الدولية 'الموانئ' تحمل للسجل التجاري رقم 88.لا.01 وتخضع للقانون التجاري والمدني طبقا للأحكام والقوانين 88-01 و88-03و88-04 الصادرة بتاريخ 12 جانفي 1988 والمنتظمة للنصوص التنظيمية لإستقلالية المؤسسات وطبقا للمرسوم 88-101 الصادرة كذلك بتاريخ 12 جانفي 1988 والمرسوم 88-119 الصادر بتاريخ 16 مايو 1988 والمرسوم الصادر 88-177 الصادر بتاريخ 28 سبتمبر 1988 وتمتاز هذه المؤسسة بمجموعة من المهام وهي على النحو التالي:

- إستثمار وتطوير ميناء مستغانم
- إستغلال الألات والإنشاءات المينائية
- مباشرة عمليات الشحن والتفريغ المينائية
- القيام بكل العمليات التجارية، والمالية، والصناعية، والعقارية الصلة المباشرة أو غير مباشرة بموضوع مؤسسة ميناء مستغانم
- موازنة عمليات القطر والإرساء وغيرها.

**المطلب الثالث: أهداف وخصائص مؤسسة ميناء مستغانم**

تعد مؤسسة ميناء مستغانم من بين المؤسسات التي تسعى إلى تحقيق مجموعة من الأهداف والخصائص التي جاءت في بعض النقاط التالية:

**أولا :أهداف مؤسسة ميناء مستغانم**

تسعى مؤسسة ميناء مستغانم إلى تحقيق مجموعة من الأهداف جاءت في بعض النقاط التالية:

- ✓ تامين أحسن الظروف لعبور البضائع من حيث المدة الزمنية، والنوعية والحماية والسعر.
- ✓ تقديم تسهيلات حقيقية ذات كفاءة عالية التي تتمثل في كيفية تحديد وسائل العبور وعملية المعالجة والتخزين.
- ✓ تسيير الغستثمار وتطوير ميناء مستغانم
- ✓ تنفيذ الأشغال الصيانة والتهيئة وتجديد البيانات الفوقية للميناء
- ✓ إصداربرامج اشغال الصيانة والتهيئة وخلق بيانات مينائية بالتنسيق مع متعاملين أخرين متخصصين.
- ✓ تنفيذ كل العمليات التجارية، والمالية، والصناعية والعقارية المرتبطة بصفة مباشرة وغير مباشرة بالهدف الإجتماعي.
- ✓ تنفيذ العمليات الشحن والتفريغ المينائية إضافة إلى عمليات القطر والغرشاد والرسو...إلخ
- ✓ إستغلال الوسائل والتجهيزات الميناء

**ثانيا: مميزات وخصائص مؤسسة ميناء مستغانم**

تتمز مؤسسة ميناء مستغانم ببعض النقاط التالية

- موقع حيوإستراتيجي
- وفرة الطرق الموصلات محو منطقة خلفية تتألف من 12 ولاية
- محطات رسو متخثثة لسفن الأداء لتأمين الخطوط البرية المنظمة.
- قدرات تخزين مغطاة وغير مغطاة
- تقديم حماية جديدة للبضائع

- ساعات عمل متواصلة 24 ساعة على 24 ساعة و7 أيام على 7 أيام
- إطارات وعمال مهيئون على عمليات الشحن والتفريغ
- تنوع طرق البضائع (السكك الحديدية والطريق الارضي) عبر التراب الوطني.
- لإنشاءات متخصصة لمعالجة ناقلات الحبوب والسكر والخمرو وناقلات الزيت.
- يمتاز بيني فوقية وتجهيزات وفق طموح المتعاملين الإقتصادين.

**ثالثا: دور ومسؤوليات ميناء مستغانم**

يتمثل دور مسؤولية ميناء مستغانم في بعض النقاط التالية:

- ضمان متابعة إرتباط النشطات المالية والمحاسبة والمالية للميزانيات والإستثمار
- تحديد سياسة تمويل والمؤسسة وتطوير مخططة
- مفاوضة شروط التمويل والتسديد
- إعداد مخططات الخزينة وتسيير الميزانية السنوية ومتابعة تطبيقها
- مسئول على توحيد الميزانيات
- متابعة المحاسبة على مستوى مركبات الأعمال داخل الميناء
- تحليل جميع الحسابات الإستغلالية والميزانية
- تنفيذ المراقبة
- مساعدة ونصح المركبات من أجل التحكم في المحاسبة العامة وخاصة التحليلية
- السهر على إحترام القوانين والتنظيم المكلف بالوظيفة
- السهر على تطبيق النصوص الجبائية والمالية والمحاسبة

**رابعا: تحديات ميناء مؤسسة مستغانم**

**جدول رقم 01: يمثل طول الارصفة ومساحة عبور التخزين**

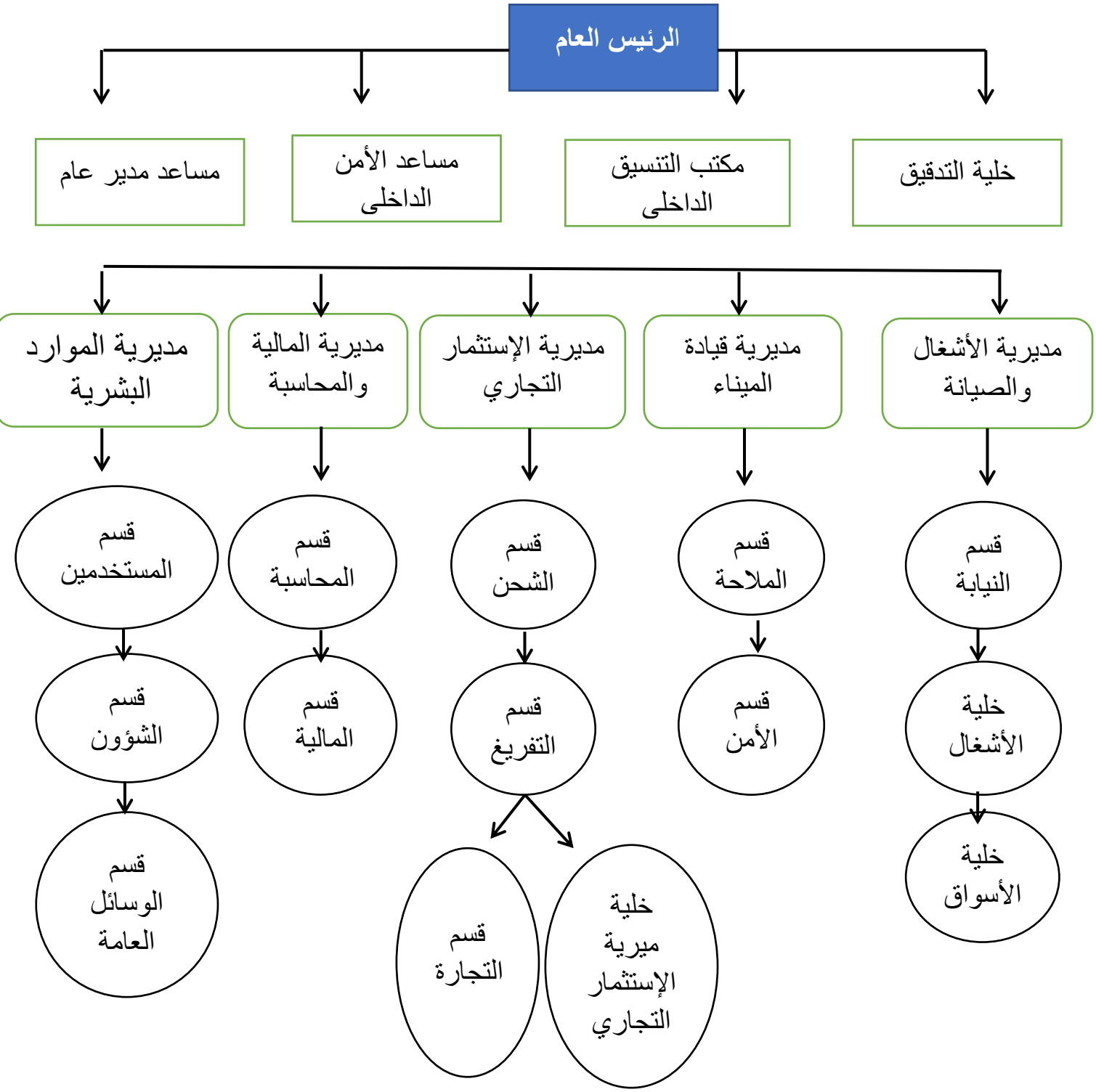
| عدد محطات | طول الأرصفة | المعايير المتفقة | قيمة النقص | مساحة التخزين | المعايير المتفق | قيمة النقص |
|---|---|---|---|---|---|---|

| | | عليها | | الحالية | عليها | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 10 | 1.396م | 1.500م | 204م | 44.430م | 200.000م | 155.570م |

**المصدر: خلية التقنيات – مؤسسة ميناء مستغانم 03-05-2017م**

- تسيير مساهمات الدولة الصادرة بتاريخ 24 أوت 1982م
- غياب مرأب الحريق المخصص لمعالجة الموارد الخطيرة

**المبحث الثاني: الهيكل التنظيمي العام لمؤسسة ميناء مستغانم**




**مصدر: مؤسسة الخدمات البحرية مسشتغانم**

**المطلب الثاني: شرح الهيكل التنظيمي العام لمؤسسة ميناء مستغانم**

تتكون مؤسسة ميناء مستغانم من خمسة مديريات وهما: المديرية العامة- مديرية الموارد البشرية- مديرية المالية والمحاسبة – مديرية الإستثمار البشري- مديرية قيادة ميناء حيث تقديم الشرح التالي:

**أولا: المديرية العامة**

تتمثل في موظفيها في التسيير، المراقبة، التنظيم والسهر على ترتيب وتراقب جميع مديريات المؤسسة وتفرض سلطاتها عليهم وتتكون من:

**1. رئيس مدير العام:**

هو المثل الوحيد للمؤسسة والمسئول الأول في شكل الهرم القانوني للمؤسسة، وكذلك يشرف على جميع الأعمال التي تقوم بها المؤسسة بمشاركة المنفذين

**2. مساعد المدير العام:**

ويعتبر المستشار القانوني لمدير العام، يساعده في إتخاذ القرارت المناسبة

**3. مساعد الأم الداخلي:**

وهو الشخص المحول قانونيا بحفظ الأمن والملاحة داخل الهرم المؤسساتي ومعاونية الذين يشرفون على الحفظ من الأخطار المادية والبشرية

**4. مكتب التنسيق الداخي:**

وحو الشخص الذي يتولى جميع الأعمال التي يصدرها المدير العام، والمتمثلة في تبليغ المرسلات الداخلية مع جميع المديريات والحفاظ على التسيير الحسن والسكينة للمديرية ومنع دخول الأجانب

**5. خلية التدقيق:**

تعتمد هذه الخلية العلاقة المباشرة بالغدارة العامة، وتتمثل مهامها في التأكد من إحترام إجراءات التسيير و كذلك تدقيق وفحص العمليات والأنشطة المختلفة للمؤسسة

**ثانيا: مديرية الموارد البشرية**

تهتم هذه المديرية وتنظيم ومراقبة جميع الشؤون المرتبطة بتسيير المستخدمين والتكوين والوسائل العامة للمؤسسة وتتكون هذه المديرية من الفروع التالية:

**1. قسم المستخدمين والتكوين**

حيث يقوم هذا القسم بالإشراف ومراقبة وتطبيق سياسة المؤسسة في إطار تسيير المستخدمين، كما يقوم بإعداد برامج التكوين والحرص على تطبيقها، بالإضافة إلى مشاركته في إعداد الميزانية وتتكون المصالح التالية:

**أ. مصلحة المستخدمين والتكوين:**

تهتم هذه بإعداد القرار المتعلق بتسيير المستخدمين، وكذلك تسيير على تطبيق إجراءات التوظيف وتصنيف المستخدمين.

**ب. مصلحة الأجور والتكاليف:**

وهي المصلحة التي تشرف على دفع أجور المستخدمين وتكاليف العمل العمل من منح ومكافئات نظير العمل الذي يقوم به العامل خلال الشهر الواحد وطوال مدة تواجده في المؤسسة والإستفادة من باقي الأرباح التي تحققها المؤسسة.

**ج. المصلحة الإجتماعية:**

تهتم هذه المصلحة بملفات حوادث العمل والوقف عن العمل

**2. قسم الوسال العامة:**

يهتم هذا القسم بتسير الوسائل العامة ويتكون من مصلحتين وهما على النحو التالي:

**أ. مصلحة الوسائل العامة:**

حيث أن هذه المصلحة تشرف على جميع العمليات التي تدخل في تنفيذ العمل داخل المؤسسة من شراء التجهيزات الضرورية كالعتاد والألات المساعدة على تنفيذ العمل، كما تشرف مباشرة على جميع المهام التي تقوم بها الأعوان في المؤسسة أثناء تنفيذ أعمالهم في المهام الخاصة بداخل أو خارج الوطن.

**ب. مصلحة تسيير المخزون:**

تقوم هذه المؤسسة بتسيير المخزون وتقوم بعملية الجرد لهذه المخزونات.

3. قسم **الشؤون العامة:**

يهتم هذا القسم بتسيير الانشطة الإجتماعية والثقافية في المؤسسة ويتكون من مصلحتين:

**أ. مصلحة الخدمات الإجتماعية:**

وهي المصالح التي تشرف وتعالج الجانب الإجتماعي للعمل من خلال القيام بتأمينه لدى مصالح الضمان الغجتماعي المتمثلة في حوادث العمل، أو أمراض مهنية وإستفادته من منح وتعويضات أثناء مدة العجز أو المرض أو من جميع التأمينات الغجتماعية التي تتمثل في المنح المدرسية، ومدة الامومة بالنسبة إلى النساء( ثلاثة أشهر)...إلخ.

**ب. مصلحة النشاط الثقافي والإجتماعي:**

وهي المصلحة التي تقوم بجمع الأنشطة الرياضية والترفيفية التي تتم طوال السنة الواحدة لصالح ابناء العمال.

**ثالثا: مديرية المالية والمحاسبة**

وهي المديرية المكلفة بتسيير الوضعية المالية للشركة عن طريق وضع مميزات محددة لكل سنة وإحصاء كل الخدمات المالية التينفذت خلال السنة الواحدة ,غمساك الدفاتر التجارية المبنية للنشاط التجاري وتتكون من:

**1. قسم المحاسبة:**

يشرف قسم المحاسبة على جميع العمليات الحسابية وفق النظام المحاسبي المالي، ويتكون من مصلحتين وهما على النحو التالي:

**أ. مصلحة المحاسبة العامة:**

تسمح هذه المصالحة بمتابع العمليات اليومية التي تقوم بها المؤسسة وكذلك وضع الملاحظات اللازمة والخاصة بنشاطاتها عن طريق تنفيذ اليومي للحسابات من أجل وضع الميزانية وجدول الحساب النتائج

**ب. مصلحة المحاسبة التحليلية:**

وهي المصلحة التي تشرف مباشرة على تحليل جميع التكاليف.

2. **قسم المالية**:

يشرف القسم المالية على التسيير المالي للمؤسسة من أجل إعداد ومتابعة الميزانية ويتكون من مصلحتين وهما على النحو التالي:

**أ. المصلحة المالية:**

وهي المصلحة التي تشرف مباشرة على متابعة الاوضاع المالية للمؤسسة.

ب. مصلحة التحصيل أو مصلحة تغطية الديون:

وهيذه المصلحة تقوم بتحليل جميع الناتجة عن النشاط التجاري مع المتعاملين الإقتصادين وتتبع حركة إنتقال الأموال بين البنوك مع فرض عقوبات جزائية مالية في حالة تأخير الوفاء بالدين أو الغلتزامات إتجاه المؤسسة.

**رابعا: مديرية الإستثمار التجاري**

وتقوم هذه المديرية بتسيير جميع العمليات المرتبطة بعبور البضائع خلال عملية الشحن، والتفريغ، والتخزين إضافة إلى ذلك تسيير أملاك الدولة وتتفرع هذه المديرية إلى ألاقسام التالية:

**1. قسم الشحن والتفريغ:**

تقتصر مهامها على عملية الشحن التفريغ والتخزين رغم أنه يتكون من ثلاثة مثالح وهي كالتالي:

**أ. مصلحة الشحن والتفريغ:**

وفي المصلحة المتخصصة والمشرفة على جميع بيانات الشحن والتفريغ للسفن الراسبة بمرفا ميناء أو التي تنتظر دور للرسو.

**ب. مصلحة التخزين:**

تأخذ هذه المصلحة البضائع المفرغة من البواخر، وكذلك تلك البضائع المعدة للتسليم وتسهر على الغستخدام العقلاني للمساحات المعدة للتخزين.

**ج. مصلحة الحاويات:**

وهي المصلحة المحققة على الإشراف الكامل على الحاويات الوجودة داخل ميناء، وتكون من محتوياتها و فرزها.

**2. قسم التجارة**

ينظم هذا القسم مهام مصلحة القوانين والاملاك والإنشاءات المتخصصة وينقسم هذا القسم إلى مصلحتين وهما على النحو التالي:

**أ. مصلحة الفاتورة واملاك الدولة**

وهي تلك الأموال والإنشاءات المتخصصة والمتكلفة بمتابعة دخول السفن وإنشاء الفواتير ومراقبة المستندات التي يساهم في إعدادها.

**ب. مصلحة الإحصائيات**

تقوم هذه المصلحة بإعداد الدوري للإحصائيات.

3. خلايا مديرية الإستثمار

تهتم المديرية الغستثمار التجاري بالخلايا التالية:

**أ. دراسات والتخطيط**

وهي الخلية التي تقوم بإعداد مخططات شهرية وسنوية توضيح فيها نسبة النشاط التجاري لكل شهر مع إعطاء عدد السفن الراسية خلال الشهر الواحد وتحديد نوعية حمولة كل سفينة.

**ب. خلية التسويق**

وهي الخلية التي يتمحور دورها الأول في تعريف الميناء ودوره الجيو إستراتيجي بمنطقة الغرب الجزائري بكونه يعتبر همزة وصل بين الغرب الجزائري ومنطقة الوسط والجنوب الجزائري

**ج. خلية المنازعات**

وهي الخلية المتخصصة في المنازعات التي قد تنشأ في تنفيذ العمل، وقد تكون منازعات ناتجة عن أحد المتعاملين مع المؤسسة.

**خامسا: مديرية قيادة الميناء**

وتقوم هذه المديرية بتأمين حركة لملاحة التي تتمثل في دخول وخروج السفن وتحويلها إلى أخر، وكذلك التأمين على الحدود المينائية وتتكون من قسمين وهما على النحو التالي:

**1. قسم الملاحة**

وهذا القسم يشرف مباشرة على جمع البواخر النائبين والملزمون بتنفيذ الأوامر الصادرة لهم من طرف مسئولهم المباشرين، ويلزم هؤلاء الباخرة أن تكون متمتعين بشهادات

تبرز كفاءة كل بحار على حدة ويدون هذه الشهادة لايمكن لهؤلاء البحار أن يتولى مهامهم في المؤسسة خلال المحطات التالية:

**أ. محطة القطار:**

وهي المكان المخصص فعليا لوقوف القاطرة سواء عند مغادرتها له لتنفيذ المهام

**ب. محطة الإرشاد**

وهو المكان المخصص فعليا لوقوف السفن والإرشادات المخصصة أثناء كل مهمة سواء كانت عند إدخال السفن أو إخراجها من الميناء بإعتباره المؤول الأول على إدخال وإخراج السفن وبدونه لايمكن تنفيذ العملية

**2. قسم الأمن**

حيث يتخصص هذا القسم في الحفظ أخطار التي من شأنها تشكل تهديدا مبائرا على الحياة، وحفظ المحيط المخصص للعمال وتفادي كل الأمراض التي يصاب بها العامل أثناء العمل ويتفرع هذا القسم إلى:

**أ. قسم ضباط الميناء:**

يشرف هذا القسم مباشرة على عملية التي تساهم في دخول الباخرة المحملة بالبضائع للميناء عن طريق الإبحار بربان السفينة لأخذ جميع المعلومات الخاصة بالسفينة ( حجم السفينة وطولها) من حيث نوعية المواد المحملة من أجل تحديد الرصيف الخاص بالتوقف.

ب. **قسم حراس الميناء**

وتتمثل مهامه في حراسة الميناء

**سادسا:مديرية الأشغال والصيانة:**

وهي المديرية المتخصصة بالأشغال والصيانة ويقصد بالأشغال كل الأعمال التي من شأنها توفير الإنارة وتحديد الطريق، وبناء الهيكل، وإزالة الأخطار التي تهدد سلامة العمال أم الصيانة يقصد بها أن المؤسسة التي تملك عتاد وألات تساعد على تنفيذ العمل بصفة منتظمة وسريعة وتتكون هذه المديرية من مايلي:

**1. قسم النيابة:**

يقوم قسم النيابة بتنسيق وتصميم مراقبة جميع الأنشطة الصيانة وإصلاح المعدات بالإضافة إلى إستبدال المعدلت وقطع التيار ويتكون من مصلحتين وهما على النحو التالي:

**أ. مصلحة الصيانة:**

وهي المسؤولة عن الصيانة وغصلاح المعدات ورفع مناولة البضائع، وموقف السيارات والمعدات الميكانيكة

**ب. مصلحة العتاد:**

وهنا تهتم مصلحة العتاد بتنظيم عمل مشغلي الألات من أجل توفير ومراقبة معدات المناولة.

**2. قسم الأشغال:**

يهتم هذا القسم بمراقبة المشاريع من اجل تطوير وتهيئة الميناء ويتكون من مصلحة الاشغال والصيانة وهي على النحو التالي:

**أ. مصلح الأشغال والصيانة**

حيث تتميز هذه المصلحة على تنفيذ أعمال الصيانة وأموال المؤسسة.

**المبحث الثالث:التبادل التجاري بالميناء**

**المطلب الأول: تداول البضاعة في الميناء**

تعتبر عملية أساسية مقسمة على عدة مراحل وتحظى هذه العمليات بأهمية كبيرة لأنها تؤثر على أداء الميناء حيث كلما كانت أسرع كان اداء الميناء أفضل

تمر عملية تداول البضاعة بالميناء بعدة مراحل يمكن تقسيمها إلى مرحلتين كالتالي:

**1. دخول السفينة إلى الميناء**

قبل وصول السفينة إلى الميناء يجب ان يشعر وكيل الباخرة قبل الوصول إلى سفنهم لمدة 24 ساعة على الأقل وذلك بإرسال وثيقة طلب وصف للحجز مرطز على الرصيف مع تحديد مايلي: إسم السفينة رايتها وتاريخ وسعة وصولها وكذلك مدة التوقيت المتوقعة والخاصيات الاساسية للسفينة لاسيما حمولتها وطولها وعرضها.

يجتمع ممثلي قيادة الميناء مع المسؤول عن عملية الشحن والتفريغ وبحضور معتمد جمركي يتكفل بالسلعة وذلك من أجل تخصيص مركز السفينة على الرصيف وعند الوصل إلى السفينة إلىالميناء تتم ثلاث متتابعة هي الإرشاد القطر الربط جيث أن هذه العمليات ترتبط إلاتباطا وثيقا ببعضها البعض من أجل سلامة السفن وجمولتها.

**2. سريان البضاعة على أرضية الميناء:**

عندوصول السفينة وإرسائها على الرصيف فإنها تتم ثلاث مراحل ممتابعة لتفريغ البضائع حتر تسليمها إلى إصطحابها وهذه المراحل يجب أن تتم بمعدل متوازن وذلك للمحافظة على عملية سريان البضاعة على الرصيف بكفاءة دون حدث أي معوقات تتدرج هذه المراحل فيمايلي:

**2-1 مناولة البضائع:**

تعطي هذه العملية نقل البضاعة من عنابر السفينة إلى الرصيف أو العكس وتحتوي ايضا على عملية تجهيز البضاعة لرفعها بواسطة معدن الشحن والتفريغ وذلك بفتح دعامات السفينة وحل البضائع المربوطة.

تعتمد علة كفاءة مناولة البضائع على طريقة إنزال البضاعة بأمان من الفاضل أن يتم إنزالها على الشاحنات فالبضاعة التي تم إنزالها لابد من أن يتم النقل البضائع من الرصيف على أماكن التخزين حتر لايحدث أي غختناق يؤثر على عملية مناولة البضائع.

**2-2 عملية التخزين:**

يتم في هذه المرحلة رص وتنسيق البضاعة في ساحة التخزين وتوجد مساحة مكشوفة والتي تمثل فناء الميناء وتوضع فيه البضائع ذات الحجم الكبير التي لا تتعرض للتلف مثل: السيارات وساحات التخزين المغطاة وتوضع البضائع ذات الحجم الصغير التي تتعرض للتلف.

**2-3 عملية التسليم والإستلام:**

وتعتبر هذه المرحلة الاخيرة من سريان البضاعة على أرض الميناء ويتم نقل البضائع من أماكن تخزينها ووضعها على شاحنة العميل وتسليم له بعد إنهاء جميع المعاملات الجمركية.

**المطلب الثاني: دراسة حركة البضاعة في الميناء**

يتم الإستدلال لدراسة هذه الحركة بإحصائيات تبين الحجم البضائع ونوعها التي تدخل في الحركة التجارية بالميناء.

الجدول التالي يبن حجم البضاعة في الميناء سنة 2013-1017م

**الجدول رقم 01: تطور حجم البضاعة في الميناء**

| السنة | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|---|---|---|---|---|---|
| **حجم البضائع** | 1036829 | 1172439 | 1077481 | 1188987 | 150936 |

**المصدر :**إحصائيات المؤسسة ميناء مستغانم

يلاحظ من الجدول أن هناك تباين في تطور حجم البضاعة من سنة إلى أخرة وذلك حسب التبادل التجاري نلاحظ سنة 2015 كانت نسبة التبادل مرتفعة جيث بلغت جحم يقدر 1188987 طن.

1. التجارة حسب العلاقات:

يتمثل الجدول التالي تجار المواد في ميناء جسب العائلات

**الجدول رقم 02: التجارة حسب العائلات**

| عائلات المواد | حجم الواردات | حجم الصادرات | الحجم الإجمالي |
|---|---|---|---|
| مواد فلاحية | 327087 | ——— | 324087 |
| مواد غذائية | 5122 | 29 | 5151 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| مواد حديدية | 70545 | ——— | 70545 |
| معادن ومواد البناء | 209555 | 3270 | 212826 |
| مواد بترولية | 63544 | ——— | 63544 |
| مواد كيميائية | 11634 | 7575 | 19210 |
| أسمدة | 45807 | ——— | 45807 |
| صفقات أخرى | 294189 | 12578 | 306767 |
| المجموع | 10274884 | 32452 | 1050936 |

المصدر: إحصائيات مؤسسة ميناء مستغانم

بلغ مجموع الواردات من هذه السلع 1027484 تستحوذ هناك تنوع في المواد المصدرة والمستوردة وهي تشكل المواد الفلاحية، المواد الغذائية، المواد الكيميائية ..إلخ على أكبر كمية الواردات من المواد الفلاحية بحجم 327087 طن.

**2. تجارة السيارات:**

إن ما مايميز ميناء مستغانم تجارة السيارات والجدول التالي يمثل حجم التبادل التجاري للسيارات عبر أربعة سنوات من 2014 إلى 2017.

**جدول رقم03:** تجارة السيارات

| **السنة** | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|---|---|---|---|---|
| **عدد ناقلات السيارات** | 54 | 199 | 194 | 269 |
| **عدد الوحدات المتحركة** | 17437 | 56359 | 63662 | 150081 |

**المصدر:** مؤسسة ميناء مستغانم

3. تجارة بذور البطاطا

من بين التبادلات التجارية بالميناء لإستيراد بذور البطاطا والجدول أدناه يمثل حجم التبادل لهذه الاخيرة منذ سنة 2007 إلى 2017م.

**الجدول رقم04: تجارة بذورالبطاطا**

| السنة | عدد السفن | حجم الواردات |
|---|---|---|
| 2007 | 47 | 87429 |
| 2008 | 30 | 58788 |
| 2009 | 32 | 54928 |
| 2010 | 23 | 42479 |
| 2011 | 30 | 71256 |
| 2012 | 25 | 54495 |
| 2013 | 34 | 83063 |
| 2014 | 37 | 96791 |
| 2015 | 36 | 96314 |
| 2016 | 37 | 100342 |
| 2017 | 44 | 127745 |

**المصدر: ميناء مستغانم**

**4. تجارة الحاويات:**

**الجدول رقم 05 :تجارة الحاويات**

| السنة | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|---|---|---|---|---|
| عدد الحاويات | 3067 | 3995 | 6208 | 4448 |
| الحمولة الخاصة | 20543 | 28872 | 46646 | 28049 |

**المصدر: إحصائيات ميناء مستغانم**

نظرا لتطورات التي تشهدها المؤسسة الميدانية بلغ حجم الحاويات سنة 2016 بـ 6208 حاوية مما همر مؤشر يدل على مواكبة التطورات التكنولوجية التي تشهد مختلف الموانئ تراجع حجم الحاويات المستخدمة إلى 4448 حاوية سنة 2017م.

**المطلب الثالث: مناطق التبادل الخارجي**

تتعامل مؤسسة ميناء مستغانم كغيرها من الموانئ مع عدة دول عالمية وسندرج هذه البلدان في الجدول التالي:

**جدول رقم06: مناطق التبادل التجاري الخارجي بالميناء**

| الأقطاب الجغرافية | درجة التقدير |
|---|---|
| المساحة الوطنية | - |
| بلدات الإتحاد المغاربي | 12بالمئة |
| إفريقيا | - |
| بلدان الإتحاد الاروبي | 62 بالمئة |
| بلدان خارج الإتحاد الأروبي | 11 بالمئة |
| أمريكا الشمالية | 03 بالمئة |

| | |
|---|---|
| **امريكا الجنوبية** | **03 بالمئة** |
| **أسيا** | **09 بالمئة** |
| **أمريكا الوسطى** | **-** |
| **دول المحيط** | **-** |
| **دول أخرى** | **-** |
| **المجموعة** | **100 بالمئة** |

**المصدر: مركز الإحصائيات ميناء مستغانم**

شهدت الحركة للبضائع خلال سنة 2015 في الأقطاب الجغرافية مدخلات متغير في وسيط عبور البضائع 73 بالمئة للبلدان الأروبية .

- لقد تم لإستيراد الزفت تم إستوراده من الدول التالية:إيطاليا وإسبانيا

- لقد قامت المؤسسة المينائية بإستيراد السيارات المتمثلة في : الحافلات – الشاحنات- من الدول التالية: إسبانيا- فرنسا- سلوفانيا- تركيا.

- تأتي بلدان الإتحاد المغاربي في الدرجة الثانية بنسبة 12 بالمئة .

**ثانيا: مناطق التبادل الخارجي**

1. **الحبوب:** يتمثل نصب ميناء مستغانم من النشاطات التجارية الوطنية للحبوب مما

جعله يحتل المرتبة السادسة من بين الموانئ التجارية الجزائرية العشرة وهذا سبب تعامله في تركيبة من الزبائن المتخصصين في إستيراد المادة ومن أهمهم: مجمه كونتورا المغرب بغليزان، مؤسسة جبوب الغرب الجزائري منشأة بلقرع بشار، الديوان الوطني لإستيراد الحبوب.

2. **المنتجات الحديدية:** تتمثل هذه المنتجات من 10 إلى 12 من الحركة التجارية

العامة وتتكون بصفة رئيسية من الأنابيب الحديدية، الحديد المستورد، الإسمنت المسلح..إلخ.

يتعامل الميناء مع المستورد للمنتجات الحديدية وومن أهمهم: مجمع بوثلجة مشتغانم شركة مستغانم

3. **المواد الغذائية:** تمثل هذه المنتجات من 14 إلى 16 من الحركة التجارية العامة

تتكون من يتعامل الميناء مع المؤسسات التالية:

- شركة إستيراد إنيثرال مستغانم
- شركة دقدوق لإستيراد الموز.
- SARL CATMA بوفاريك الجزائر.

4. **النشاطات المختلفة:** تمثل بنسبة 08 من مجموعة الحركة التجارية العاملة

وأصبح الميناء معروفابنشاطاته المختلفة بفضل حجم المنتجات والسلع المعالجة سنويا والمتمثلة في أدوات سيارات، مقطورات، قطع غيار.

**خلاصة الفصل الثالث:**

من خلال دراستنا لهذا الفصل نستنتج بأن ميناء مستغانم له تاريخ عريق وقد شهد أعمال ومشا ضخمة لازالت غلى يومنا هذا ،كما أنه يمتاز بعدة خصائص تشمل الأنشطة والخدمات وله عدة مهمام تقوم بها أهداف ويسعى إلى تحقيقها تشهد هذه المؤسسة حركة تجارية بحيث لميناء مستغانم تبادل على المستوى (المحلي والدولي) كماتسعى المؤسسة في المستقبل إلى السعي إلى رفع مستور الميناء إلى الافضل.

# خاتمة

**خاتمة :**

يعد النقل بوجه عام عصب حركة تداول الثروات هذا مايفسر الإهتمام التشريعي البالغ بتنظيم أحكامه، سواء على الصعيد الوطني أو الدولي، فعقد النقل البحري هو العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن يوصل البضاعة معينة من ميناء لأخر، لقاء اجر متفق عليه، ويترتب على ذلك أن إلتزام الناقل البحري هو إلتزام عقدي اساسه عقد النقل البحري، وهو إلتظام بتحقيق نتيجة ومن ثم يكفي للمرسل إليه إثبات عدت تحقق النتيجة حتى تقوم مسؤولية الناقل البحري، الامر الذي جعل المشرع البحري يبذل من الجهد وهذا لتوفيق بين إعتبارين هامين ، حيث يتمثل الأول في ضرروة حماي شاحني البضائع وهم الفئة التي تتلقى خدم النقل البحري، أما الإعتبار الثاني فهو بخصوص حماية وتشجيع الإستثمار في المجال البحري من خلال حماية مشروعات النقل البحر

إن الجزائر بصصد تبني نظام إقتصاد السوق، ومايترتب عنه من تحفيز الإستثمار وإستقلالية المؤسسسات،و كذلك يمكن القول أن خدمات النقل البحري للبضائع والتقنيات المستعملة في مجال جد هام بالنسبة لهذا الإقتصاد الجديد ، لأهمية أحجام المبادلات التجارية عبر المسلك البحري ودور الموانئ الجزارية لإستيعاب حركة البواخر والبضائع في عملية الشحن والتفريغ من أجل إستخدام أفضل التقنيات المتطور من أجل حركة البضائع، نقترح مايلي:

- ✓ توسيع نشاط الموانئ المساعدة
- ✓ تدعيم الاسطول البحري بسفن حديثة ومتطورة .
- ✓ توسيع الشركة المعلوماتية للمركز الوطني للجمارك والعحصاء لغرض تطبيق قانون الجمارك الخاص في تحديد ومراقبة البضائع وخاصة حماية الغقتصاد الوطني.
- ✓ تنسيق العمل مابين الهيئات العمومية وزارة النقل، ورزارة التجارة، إدارة الجمارك، وخاصة إدارة الموانئ التجارية.

وفي ختام الدراسة التوصية بإنشاء لجنة وطنية من باحثين وأساتذة في المجال إلى ممثلي المتعاملين الإقتصادين لتطوير النقل والتجارة وهذا من أجل العمل على تحديث مماءسات وقوانين النقل البحري، وذلك بتقديم كل ما هو مستحدث.

# قـــائمة المصادر والمراجع

- **قائمة المراجع:**

✓ **الكتب:**

1- محمد دياب، التجارة الدولية في عصر العولمة، دار المنهل البناني، لبنان، الطبعة الأولى 2010

2- رشاد عصام حسام داود، التجارة الخارجية، الطبعة الأولى، مكتبة الإشعاع، مصر سنة 2000

3- رشاد العصار وأخرون، التجارة الخارجية، دار المسيرة للنشر والتوزيع، الأردن، الطبعة الأولى 2000م

4- طالب محمد عوض، التجارة الدولية: نظريات وسياسات، نشر بدعم من معهد الدراسات المصرفية، الأردن 1995

5- محمد السريتي، التجارة الخارجية، الدار الجامعية مصر، 2009م

6- أحمد موسى حسني، النقل الدولي للبضائع، دار وائل للنشر والطباعة، الأردن 1924

7- سميرة إبراهيم أيوب، إقتصاديات النقل، دار الجامعة الحديدة، الإسكندرية، مصر 2002

8- مختار السويفي، إقتصاديات النقل البحر، دار الجامعات المثرية 1998م

9- عثمان إبراهيم السيد، قضايا النقل في السودان، مركز الدراسات السرق الأوسط وإفريقيا، 2004

10- طارق عبد الفتاح ،إقتصاديات النقل السياسي، المؤسسة جورس الدولية للطباعة والنشر، مصر 2010م

11- سميرة إبراهيم محمد أيوب، إقتصاديات النقل، الدار الجامعية، مصر

12- محمد سليمان المشوخي، إقتصاديات النقل والموصلات، دار الفكر للطباعة والنشر الإسكندرية مصر

13- بلال شاكر ياسين، مفاهيم النقل البحري، مطبعة الهلال، الكويت

14- عبد القادر عطير، بإسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة الخارجية دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الطبعة الأولى، سنة 2009م

15- كمال حمدي، القانون البحري، منشأ المعارف، الإسكندرية، 1997م

16-بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والإتفاقيات الدولية،أطروحة دكتوراه، غير منشورة جامعة تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، 2012م

17- محمدكمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الجيلي الحقوقية، الطبعة الأولى2006م
18- محمد حسين المنصور، العقود الدولية، دار الجامعةالجديدة، الإسكندرية، سنة 2006م
19- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في قانون التجارة البحرية، الجزآن الثاني والثالث،دار النهضة العربية، الطبعة الأولى،2004-2005
20- محمد عبد الفتاح ترك، عقود البيوع التركية الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، الطبعة الأولى، 2007م
21- هاني دويدار،موجز القانون البجري، مصر، دار الجامعة الجديدة، 1999م،
22- علي جمال الدين عبرض، الإعتمادات المستندية، مصر، دار النهضة العربية
23- علي البارودي محمد فريد لعريفي،محمد السيد، القانون البحري والجوي، الطيعة الأولى، لبنان، منشورات الحلب الحقوقية، 2001م

✓ **الكتب باللغة الفرنسية:**

bonvaiK the economes of the tronsport cambridge universite personnel 1936